



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA PODNIKATELSKÁ
ÚSTAV MANAGEMENTU

FACULTY OF BUSINESS AND MANAGEMENT
INSTITUT OF MANAGEMENT

DOPADY ZAVEDENÍ ENVIRONMENTÁLNÍHO ZDAŇOVÁNÍ NA HOSPODAŘENÍ PODNIKU

EFFECTS OF ENVIRONMENTAL TAXATION IN COMPANY'S PERFORMANCE

DIPLOMOVÁ PRÁCE
MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

BC. LUCIE ŠVESTKOVÁ

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

ING. MICHAELA BERANOVÁ, PH.D.

BRNO 2014

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Švestková Lucie, Bc.

Řízení a ekonomika podniku (6208T097)

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách, Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně a Směrnicí děkana pro realizaci bakalářských a magisterských studijních programů zadává diplomovou práci s názvem:

Dopady zavedení environmentálního zdaňování na hospodaření podniku

v anglickém jazyce:

Effects of Environmental Taxation in Company's Performance

Pokyny pro vypracování:

Úvod a cíl diplomové práce

Teoretická východiska pro určení současné situace v oblasti environmentálního zdaňování ve vybraném státu EU

Aplikace environmentálního zdaňování automobilů v konkrétním podnikatelském subjektu.

Zhodnocení dopadů na hospodaření zvoleného podniku

Zhodnocení dopadů vlastních návrhů

Závěr

Seznam použité literatury

Přílohy

Seznam odborné literatury:

HAMERNÍKOVÁ, B., MAAYTOVÁ, A. a kol. Veřejné finance. Vyd. 2. Praha: Wolters Kluwer CR, 2010. 340 s. ISBN 978-80-7357-497-0.

KUBÁTOVÁ, K. Daňová teorie a politika. 5. aktualiz. vydání Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. 276 s. ISBN 978-80-7357-574-8.

PAVLÁSEK, V. a HEJDUKOVÁ, P. Veřejné finance a daně v České republice. 1. vyd. Plzeň: NAVA, 2010. 215 s. ISBN 978-80-7211-360-6.

ŠIROKÝ, J. Daně v Evropské unii: daňové systémy všech 27 členských států EU, legislativní základy daňové harmonizace v EU se základními judikáty SD EU včetně zpracování Lisabonské smlouvy a novelizací směrnice 2006/112/ES. 4. vyd. Praha: Linde, 2010. 351 s. ISBN 978-80-7201-799-7.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Michaela Beranová, Ph.D.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2013/2014.

L.S.

prof. Ing. Vojtěch Koráb, Dr., MBA
Ředitel ústavu

doc. Ing. et Ing. Stanislav Škapa, Ph.D.
Děkan fakulty

V Brně, dne 14.05.2014

Abstrakt

Švestková, L. Zhodnocení dopadů environmentálního zdaňování na podniky ve vybraných státech EU. Diplomová práce. Brno: VUT v Brně, 2014.

Diplomová práce se zabývá zhodnocením současné situace v oblasti environmentálního zdanění pomocí emisí CO₂ a stanovuje dopady na vybranou společnost ABC, s r.o. První část nazvaná literární rešerše popisuje pojmy jako je environmentální ekonomie a environmentální politika a seznamuje s postupy zdaňování silniční daně jak v České republice, tak v Irsku. Vlastní práce popisuje činnost vybraného podniku a obsahuje výpočty silniční daně tohoto podniku podle daňových zákonů České republiky a Irska. Nakonec jsou zhodnoceny dopady jednotlivých výpočtu silniční daně na vybraný podnik.

Klíčová slova

Diplomová práce, životní prostředí, environmentální politika, daňová soustava, silniční daň, environmentální zdanění, podnikatelský sektor, podniková analýza

Abstract

Švestková, L. Environmental impact assessment of taxation on business in selected EU countries. Thesis. Brno: VUT in Brno, 2014.

The thesis evaluates the current state of environmental taxation based on CO₂ emissions and determines the impact on a company ABC, s r.o. The initial section, Literature Review, discusses environmental economics and environmental policy concepts and introduces taxation procedures of road tax in Czech Republic and Ireland. The main body describes operation of the chosen company and shows real tax calculations according to the tax law of the Czech Republic and Ireland. Finally, it is discussed the potential impact on the chosen business.

Keywords

Thesis, environment, environmental policy, tax system, motor vehicle tax, environmental taxation, business sector, business analysis

Bibliografická citace

ŠVESTKOVÁ, L. Dopady zavedení environmentálního zdaňování na hospodaření podniku. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta podnikatelská, 2014. 87 s.
Vedoucí diplomové práce Ing. Michaela Beranová, Ph.D.

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a zpracovala jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem ve své práci neporušila autorská práva (ve smyslu Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském a o právech souvisejících s právem autorským).

V Brně dne 14. 5. 2014

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucí mé diplomové práce Ing Michaele Beranové, Ph.D. za odborné vedení mé práce. Dále pak děkuji jednatelům společnosti ABC s r.o. za jejich ochotu, podporu a poskytnuté informace. V neposlední řadě bych také chtěla poděkovat všem známým a rodině za jejich podporu a trpělivost.

OBSAH

1	Úvod	12
2	Cíl práce	14
3	Metodika	15
4	Environmentální ekonomie a environmentální politika	16
4.1	Nástroje environmentální politiky	17
4.2	Zásady environmentální politiky	20
4.3	Environmentální politika v EU	20
4.4	Environmentální politika v ČR.....	23
5	Environmentální daně	25
5.1	Definice ekologických daní	27
5.2	Klasifikace environmentálních daní	28
5.2.1	Environmentální daně podle druhů	28
5.2.2	Environmentální daně podle předmětu zdanění.....	29
5.2.3	Environmentální daně podle způsobu zdanění	30
5.2.4	Environmentální daně podle cílů	31
5.3	Harmonizace environmentálních daní	32
5.3.1	Směrnice Rady 2003/96/ES	32
5.3.2	Ekologická daňová reforma v zemích EU	32
5.3.3	Environmentální daně v zemích EU	34
5.3.4	Environmentální daně v ČR.....	34
5.4	Náklady na ochranu životního prostředí a jejich přínosy v ČR.....	37
5.5	Silniční daň zvolených států	40
5.5.1	Silniční daň v daňové soustavě České republiky	40
5.5.2	Silniční daň v daňové soustavě Irska	42
6	Společnost ABC s r.o.	44
6.1	Vozový park	44
6.1.1	Kategorie vozidel	45
6.2	Srovnání vypočtených silničních daní	46
6.2.1	Silniční daně přepočtené dle HDP na obyvatele.....	56

6.3	Zhodnocení dopadů na podnik ABC, s.r.o.	57
6.3.1	Analýza dopadů na podnik ABC, s.r.o.	57
7	Diskuze	61
8	Závěr	64
9	Literatura	66
A	Zdanění emisí CO² v zemích EU	75
B	Roční sazba daně u návěsů a ostatních vozidel v české daňové soustavě	76
C	Sazby daní v Irsku pro osobní automobily registrované před 1. lednem 2008 (v EUR)	78
D	Sazby daní v Irsku pro osobní automobily registrované po 1. lednu 2008 (v EUR)	79
E	Sazby daní v Irsku pro autobusy, minibusy a trajekty (v EUR)	80
F	Sazby daní v Irsku pro nákladní automobily (v EUR)	81
G	Seznam nákladních vozidel společnosti ABC s r.o. kategorií N1, N2 a N3	82
H	Seznam přívěsů a návěsů společnosti ABC s r.o. kategorií O2, O3 a O4	85
I	Seznam ostatních vozidel společnosti ABC s r.o. kategorií LE, SP1 a T	87

1 Úvod

Součástí životního prostředí jsou přírodní, umělé a sociální složky, které jako takové ovlivňují život a zdraví člověka. Ačkoliv byl fakt, obrovské závislosti lidí na životním prostředí v průběhu historie opomíjen, má zdraví člověka přímé spojení s prostředím, ve kterém žije. Ve znečištěném a tedy i nezdravém životním prostředí nemůže být ani zdraví populace na této planetě nepoškozené.

S vývojem člověka a jeho narušováním zemského povrchu, se také vyvíjelo a měnilo životní prostředí všech tvorů. Jedna z velkých změn přišla s příchodem zemědělství, které přímo předpokládá umělé udržování životního prostředí.

Vliv člověka na životní prostředí má v současné době nežádoucí důsledky, které bývají též nazývány jako ekologické katastrofy. Tyto katastrofy zpětně znamenají vážné nebezpečí pro populaci planety a jejich základními příčinami jsou především prudký rozvoj průmyslu a také spotřební ekonomika rozmáhající se po celé Zemi.

Průmyslová revoluce byla v ohledu zhoršujícího se životního prostředí zásadní, a to především z důvodu znečišťování životního prostředí cizorodými látkami, které měly za následek vyhynutí některých rostlinných a živočišných druhů a zdravotní problémy lidí. Ačkoliv je již 21. století, období rozvoje vědy a techniky, je předpověď důsledků lidských činností na životní prostředí stále obtížnější.

Jelikož se špatné životní prostředí začalo odrážet na zdraví lidí, začali se o něj ve 20. století zajímat nejen jednotliví lidé, ale i celé státy, které postupně začaly spolupracovat na globálních dohodách. S rozvojem globálních dohod vznikala i environmentální (ekologická) politika, která má za cíl udržet zdravé životní prostředí. Mezi nejatraktivnější nástroje ekologické politiky států v současné době patří především ekologické daně, které představují pro stát anulování nákladů na znovuoobnovení zdravého životního prostředí.

Již ve 20. letech 20. století byla myšlenka využití daní jako nástroje environmentální politiky propagována Arthurem Cecilem Pigouem, přičemž v současné době se tzv. pigouviánská daň vyznačuje principem „znečišťovatel platí“. Od roku 1997 se v České

republice objevovala snaha o zdaňování výrobků, které určitým způsobem znečišťují životní prostředí. V letech 2000 a 2001 byl vládě předložen Návrh koncepce ekologické daňové reformy, který byl ovšem neúspěšný. Renovovaný návrh se podařilo schválit až v roce 2005 a v roce 2008 byla v České republice v souladu se Směrnicí 2003/96/ES zavedena ekologická daň. S ekologickými daněmi k ochraně životního prostředí můžou také vzniknout přesuny výroby do oblastí bez ekologických daní, z důvodu znevýhodňování výrobců proti ostatním, kteří toto daňové zatížení nemají.

V současné době má Evropská Unie snahu o globální udržení zdravého životního prostředí, se kterým jde podle Evropské Unie ruku v ruce také snižování množství emisí CO₂ vypouštěných do ovzduší. Snaha o zavedení zdaňování pomocí množství emisí CO₂ je také v případě silniční daně.

Otázka životního prostředí se v současné době řeší již na globálním měřítku a je to stále více diskutované téma. Tato diplomová práce má aspoň částečně zhodnotit dopady zavedení ekologických daní na podnik. Praktická část je zaměřena na výpočty silniční daně u vybraného dopravního podniku dle daňové soustavy České republiky a Irska.

2 Cíl práce

Cílem mé diplomové práce je, na základě určení současné situace v oblasti environmentálního zdaňování ve vybraných státech EU, identifikovat dopady na společnost ABC, s r.o., která se zaměřuje na nákladní tuzemskou i mezinárodní dopravu, spedici, osobní dopravu a servisní činnost. Jedná se o aktuální téma, neboť v současné době se stále více diskutuje o znečišťování životního prostředí a s tím spojené zavádění environmentálních daní.

Vzhledem k rozsáhlosti konečného cíle je potřeba si stanovit dílčí cíle, které budou v práci splněny. Práce je složena ze dvou majoritních částí, a to částí teoretické a praktické. Cílem teoretické části práce je provést analýzu problematiky environmentální ekonomie a environmentální politiky obecně včetně jejich zavedení v České republice a v Evropské Unii. Dalším dílčím cílem teoretické práce je seznámení s ekologickými daněmi, jejich klasifikací a zavedením v Evropské Unii a blíže pak ve vybraných státech.

Dílčím cílem praktické části je zhodnocení vybrané společnosti, seznámení s jejím vozovým parkem a následně výpočty silniční daně dle daňové soustavy České republiky a Irska. Aby byl celkový cíl práce naplněn, jsou následně zhodnoceny dopady rozdílného zdaňování na vybraný podnik. Nakonec je provedeno zhodnocení vlastních návrhů.

3 Metodika

V literární rešerši diplomové práce jsou použity metody deskripce a interpretace, pro kterou bylo nezbytné nastudovat odbornou literaturu a legislativu. Využito bylo také internetových zdrojů a cizojazyčné literatury, proto jsou v práci uvedeny i citaci z těchto zdrojů. Irsko bylo vybráno pro komparaci z důvodu kalkulování silniční daně u osobních vozidel pomocí emisí CO₂ a z důvodu dostupných informací.

V praktické části je popsána činnost vybrané dopravní společnosti ABC, s.r.o., a dále tam jsou zahrnuty výpočty silniční daně vozidel této společnosti, kterých je k 31. 12. 2013 159, za Českou republiku a Irsko. Silniční daň těchto dvou států byla vypočítána na základě platných zákonů za rok 2013. Údaje z výpočtů v praktické části jsou také zobrazeny v grafech. Tabulky, které nebylo nutné pro svou velikost zahrnovat přímo do diplomové práce, jsou zařazeny v přílohách.

Veškeré vypočtené výsledky cizí měny jsou přepočítány kurzem ČNB k 31. 12. 2013, který k tomuto dni činil 27,425 CZK/EUR. Celkové hodnoty silniční daně za jednotlivé kategorie vozidel jsou také zobrazeny přepočtené na stejnou ekonomickou úroveň podle HDP na jednoho obyvatele. Údaj o HDP na obyvatele byl získán od Mezinárodního měnového fondu. Jelikož není ještě znám tento údaj za rok 2013, bylo použito HDP na obyvatele za rok 2012. V České republice činí tento údaj za rok 2012 kalkulovaný MMF 18.624 USD a v Irsku 45.984 USD.

Silniční daně jsou analyzovány pomocí verbálního popisu a grafického znázornění v tabulkách a grafech. Pro vyhotovení tabulek a grafů uvedených v této práci bylo použito programu Microsoft Excel 2010.

Metodou komparace jsou stanoveny rozdíly ve vypočtených cenách jednotlivých zemí a výsledné aspekty jsou shrnuty v kapitole Zhodnocení dopadů na podnik ABC, s.r.o. Diskuze této diplomové práce rekapituluje dosažené výsledky a diskutuje o jednotlivých variantách a alternativách. Závěr potom shrnuje tuto diplomovou práci jako celek.

4 Environmentální ekonomie a environmentální politika

Potřeby lidí na planetě Zemi jsou v podstatě neomezené, a tak ekonomie zkoumá otázku, jak alokovat vzácné zdroje mezi jednotlivé lidské potřeby. Zdroje pro uspokojování lidských potřeb jsou poskytovány přírodou a to v užším a širším smyslu. Části světa, které nejsou stvořeny člověkem a nejsou závislé na lidském jednání, představují zdroje přírody v užším smyslu. V širším smyslu lze součástí přírody chápat i ty prvky, které člověk přetvořil, protože původ mají také v přírodě. Pro vztah přírody a člověka používáme pojem životní prostředí člověka. (CENIA, 2012 [online])

Pojem „životní prostředí“ je definován v Českém právním řádu ustanovením Zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, § 2, v platném znění, takto: *„Životní prostředí je vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka a je předpokladem jejich dalšího vývoje. Jeho složkami jsou zejména ovzduší, voda, horniny, půda, organismy, ekosystémy a energie.“* Zjednodušeně lze tento pojem chápat jako celkovou živou i neživou přírodu a veškeré okolní prostředí, které člověk ovlivňuje svým životem na zemi, a které ovlivňuje i naopak život člověka na zemi. Základními složkami životního prostředí je především ovzduší, voda, půda a organismy.

Environmentální politika je chápána jako politika životního prostředí. Důvod jejího vzniku je zapříčiněn především stále se zhoršujícím stavem životního prostředí na naší planetě.

Environmentální politiku je možné definovat jako koordinovanou globální činnost všech občanů a organizací na této planetě, která je zaměřena na zavedení rovnocennosti mezi schopností přírody se trvale obnovovat a lidskou potřebou uspokojovat potřeby současné i budoucí generace. Je to tedy vztah lidstva k životnímu prostředí a snaha o jeho zdraví a obnovu. (Environmentální politika, 2011, [online])

Cílem environmentální politiky je prevence, eliminování a odstraňování nežádoucích dopadů lidských činností na životní prostředí. Princip ve snižování a odstraňování nežádoucích dopadů spočívá ve vybírání vyšších poplatků a daní za znečišťování prostředí. (Environmentální politika, 2011, [online])

4.1 Nástroje environmentální politiky

Postoj států v rámci celé Země k environmentální politice je různý, proto i nástroje, které jednotlivé země používají, jsou různé, avšak Česká informační agentura životního prostředí (2011) dělí nástroje environmentální politiky do několika skupin.

Administrativní nástroje

Princip administrativních (normativních) nástrojů tkví v donucovací pravomoci orgánů státní správy, které přímo ovlivňují chování znečišťovatelů, slouží také k jejich kontrole a případnému sankčnímu postihu. Nápomocny tomu mají být různé zákazy, příkazy a omezení, které vyplývají z rozhodnutí úřadu či přímo ze zákona. Do administrativních nástrojů dále spadají povolení a souhlasy vydané úřady k činnostem, které ohrožují životní prostředí včetně rozhodnutí, která vzešla z posouzení vlivu připravovaných projektů v rámci životního prostředí. Tato skupina zahrnuje i limity pro vypouštění znečištění, technologické či výrobní standardy a normy. (CENIA, 2012 [online])

Tyto nástroje jsou velice účinné a rychle působící, jednoduše se aplikují, ale mají i řadu nedostatků. Nedostatky spočívají převážně v tom, že přímá regulace je neměnná, náročná na informace a dozor a tudíž vyžaduje vysoké personální nasazení. Normativní předpisy působí celoplošně, a tak neberou na zřetel, že každý znečišťovatel má rozdílné náklady na redukci znečišťování. Dále nejsou znečišťovatelé motivováni k pozitivnímu přesahování předepsaných norem a chovají se tak defenzivně. Donucovací systém v podobě norem vyvolává ve znečišťovatelích odmítavý postoj k ochraně životního prostředí. (Normativní nástroje, 2013 [online])

Ekonomické nástroje

Ekonomické nástroje spadají do nástrojů nepřímých, které neovlivňují chování znečišťovatelů na základě přímého mocenského přinucení, ale na základě ekonomické kalkulace. Fungují na dvojím principu.

Prvním principem je internalizace negativních externalit, tedy převedení externích nákladů do nákladů tvůrce. Aplikují se na subjekty především v podobě daní a poplatků. Spadají sem:

- poplatky za znečišťování životního prostředí,

- poplatky za využívání přírodních zdrojů,
- uživatelské poplatky,
- daně,
- sankční platby.

Druhým principem jsou příspěvky k nákladům pro tvůrce na zamezení znečišťování životního prostředí. Do této kategorie spadají:

- daňové úlevy,
- finanční podpory,
- ostatní úlevy,
- depozitně refundační systémy,
- obchodovatelná emisní povolení,
- zelené fondy.

Příspěvky na náklady pro zamezení může tvůrce získat např. od veřejných institucí, neziskových organizací, ale i ze soukromé sféry. Mají formu dotací, zvýhodněných úvěrů, záruk za úvěry či odkladů plateb daní, které jsou spojeny s realizací investic na ochranu životního prostředí. (CENIA, 2012 [online])

Výhodou ekonomických nástrojů je minimalizace celkových společenských nákladů, které jsou nutné na dosažení stanovených environmentálních efektů (nepůsobí plošně jako náklady administrativní). Podněcuje subjekty ne pouze ke splňování norem, ale k ekonomicky optimálnímu snížení znečišťování. Dále je u tohoto nástroje výhoda, že jeho náklady na administrativu jsou minimální, protože působí v rámci tržních sil. (Ekonomické nástroje, 2013 [online])

Dobrovolné nástroje

Do dobrovolných nástrojů spadají především dohody uzavírané mezi podniky a orgány státní správy, či místní samosprávy, ale mohou být sjednány s těmito orgány i sdružením podniků nebo podnikovým svazem. (CENIA, 2012 [online])

Jsou uzavírány za účelem efektivnějšího dosahování cílů v oblasti ochrany životního prostředí. Umožňují subjektům vzít na sebe závazek, v rámci podnikové činnosti, šetrnějšího přístupu k životnímu prostředí než požadují právní normy. Podmínkou je,

že stanovení rámce a dosahu těchto dohod vymezuje vždy státní orgán. (CENIA, 2012 [online])

Informační nástroje

Účelem informačních nástrojů environmentální politiky je poskytování údajů o stavu životního prostředí a o velikostech vlivů sledovaných subjektů, které na životní prostředí působí nebo by působit mohly. Tyto nástroje sice nemohou stav životního prostředí nijak měnit, avšak poskytují potřebné informace všem odvětvím na mikroúrovni i makroúrovni. (EnviWeb 2012)

Do skupiny informačních nástrojů spadají nástroje výchovně vzdělávacího charakteru a dále také informativní povahy (registry apod.). Příkladem nám může být Integrovaný registr znečišťování. (CENIA, 2012 [online])

Jsou používány především ke kontrolní a informační činnosti. Jejich použití je důležité v případě posuzování dopadů zamýšlených akcí. Používají se pro prevenci především v rozhodovacích procesech, které se týkají přípravy budoucích koncepcí, směru environmentální politiky, charakteru výrobků a služeb atd. Podle způsobu použití můžeme nástroje rozdělit na nástroje dokumentační a nástroje analytické. (EnviWeb 2012)

Organizační a institucionální nástroje

V organizačních a institucionálních nástrojích se jedná o systém právních norem a koncepčních dokumentů, které jsou uplatňovány v ochraně životního prostředí. Jsou to nástroje dlouhodobého charakteru a zajišťují všechny ostatní jmenované nástroje. (CENIA, 2012 [online])

Systémy ochrany životního prostředí vymezují či udávají směr dalšího vývoje koncepce, programy, strategie a další podobné dokumenty. Tyto dokumenty mohou být zaměřeny přímo na okruh problémů spojený s životním prostředím, jako např. Státní politika životního prostředí, která zastřešuje koncepční sféru v oblasti životního prostředí. Výsledkem integrací ochrany životního prostředí do ostatních politik je fakt, že jsou určité prvky koncepčních dokumentů obsaženy i v těchto jiných politikách.

Lze to pozorovat např. v oblasti zemědělství, energetiky a průmyslu. (CENIA, 2012 [online])

Do skupiny organizačních a institucionálních nástrojů spadají také právní nástroje, tedy soustava platných právních norem. V některých literaturách bývají právní normy definovány jako samostatná skupina právních nástrojů politiky životního prostředí. (CENIA, 2012 [online])

4.2 Zásady environmentální politiky

Zásady environmentální politiky (EP) jsou důležité pro určování jejího směru a samotnou realizaci EP. Mezi hlavní zásady EP patří prevence, předběžná opatrnost a zásada platby (daně znečištění platí znečišťovatel). Do dalších zásad lze zařadit integraci, vysokou úroveň ochrany životního prostředí, nápravu škody u zdroje a udržitelný rozvoj. (Environmentální politika, 2011, [online])

4.3 Environmentální politika v EU

Předpisy pro oblast životního prostředí se v Evropské Unii vyvíjely několik desetiletí a v současné době jsou jedněmi z nejprísnejších na světě. Environmentální politika přispívá k ochraně přírodního bohatství na evropském kontinentu, motivuje podniky ke snižování negativních vlivů na životní prostředí v hospodářství EU a v jejím zájmu je zdraví a dobré životní podmínky obyvatel EU. (Životní prostředí, 2013, [online])

EU v oblasti životního prostředí využívá standardních legislativních nástrojů, tedy především nařízení, směrnic a rozhodnutí, případně doporučení a stanovisek. Dle Smlouvy o fungování EU článku 4 náleží oblast životního prostředí mezi oblasti, v nichž se uplatňuje sdílená pravomoc Unie a členských států. (Euroskop, 2013, [online])

Environmentální politika v rámci Evropského společenství funguje na několika principech.

- Principu „znečišťovatel platí“ – náklady na odstranění znečištění životního prostředí by neměla hradit společnost, ale pouze původce znečištění;
- Principu udržitelného rozvoje – funguje na bázi obecného principu ochrany ŽP ve všech členských státech a definovat jej lze jako rozvoj uspokojující

požadavky současnosti bez narušení schopnosti příštích generací uspokojovat své vlastní potřeby;

- Principu vysoké úrovně ochrany – princip má omezit „nekalou konkurenci“ ve státech EU, a tak zpřísnit normy států s volnějšími normami ochrany ŽP a naopak ulevit státům s nejpřísnějšími normami, které si je ovšem můžou ponechat, čímž má být určena nějaká minimální hranice v rámci EU, kterou budou všechny státy dodržovat;
- Principu prevence – jak již sám název napovídá, má řešit prevenci ochrany ŽP, protože prevence je na rozdíl od následného poškození vždy levnější a účinnější.
- Principu ochrany co nejbližší u zdroje znečištění – má zabránit škodě na ŽP co nejbližší původci škody a ne až na dalších stupních řetězce. Je zde snaha zpracovávat nebezpečný odpad co nejbližší jeho původci;
- Principu integrované ochrany – který znamená, že při navrhování a provádění ostatních politik ES se musí přihlížet i na ochranu ŽP, a tak má být ochrana ŽP provázána napříč celou legislativou ES;
- Principu subsidiarity – který se týká rozdělování pravomocí mezi ES a členské státy, říká, že v případě ochrany životního prostředí by mělo být ES aktivní pouze v případě, že by stejně účinně nemohli zasáhnout členské státy samostatně. Členské státy mají tak určitou záruku proti nekontrolované expanzi pravomocí ES, přičemž tento princip je však omezen problémy ŽP jako je znečištění ovzduší, mezinárodními řekami a migrací zvířat nerespektující hranice států, které musí být řešeny na úrovni ES, aby byly účinnější. (Businessinfo, 2013, [online])

Principy byly zakotveny v cílech a principech definovaných ve Smlouvě o ES (EHS) v rámci Jednotného evropského aktu v roce 1987 z důvodu řešení problémů se zhoršováním životního prostředí.

Jelikož pokračovalo prohlubování negativních globálních problémů i v průběhu osmdesátých let, zakotvila Maastrichtská smlouva jako základní cíl podporu udržitelného růstu a ochranu životního prostředí a zavedla ji jako samostatnou oblast politiky ES.

Od Maastrichtské smlouvy až k současné době prošla environmentální politika v EU stále větším prohlubováním v podobě akčních environmentálních programů a přijaté Amstrdamské smlouvě, která zakotvila udržitelný rozvoj jako prioritní cíl EU. (Euroskop, 2013, [online])

V současné době je hlavním prioritou politiky životního prostředí EU boj proti klimatickým změnám a znečištění, zachování biologické rozmanitosti, podpora odpovědného užívání přírodních zdrojů a udržitelný rozvoj. To je důvod, proč se odpovědné instituce EU v rámci legislativního procesu zaměřují především na tvorbu norem směřujících k omezování emisí skleníkových plynů, k podpoře tvorby elektrické energie z obnovitelných zdrojů a na omezení různých zdrojů znečištění jako je např. znečištění ovzduší a vody. (Euroskop, 2013, [online])

Důležitým počinem bylo i zavedení tzv. klimaticko-energetického „balíčku“, ve kterém jsou obsaženy (Euroskop, 2013, [online]):

- směrnice (č. 2009/28) o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů,
- směrnice (č. 2009/29) modifikující systém obchodování s emisními povolenkami,
- směrnice (č. 2009/31) o geologickém ukládání oxidu uhličitého,
- rozhodnutí týkající se úsilí členských států snižovat emise skleníkových plynů o 30 % do roku 2020, apod.

Další prioritní oblastí legislativních aktivit v oblasti životního prostředí v EU je také např. ochrana oblastí s výskytem chráněných živočišných a rostlinných druhů či označování ekologicky šetrných výrobků. (Euroskop, 2013, [online])

V rámci časového horizontu let 2007-2013 je životní prostředí zařazeno z finančního pohledu do Nadpisu 2 „Ochrany přírodních zdrojů a hospodaření s nimi“. Tento program ovšem nezahrnuje pouze výdaje na ochranu životního prostředí, ale také na společnou zemědělskou politiku a společnou politiku rybolovu. Vyhrazené prostředky na ochranu životního prostředí z tohoto nadpisu jsou stanoveny pouze okolo 0,5 %, nejsou to však veškeré finanční prostředky, které jdou na ochranu ŽP. K financování politiky životního prostředí neslouží pouze specializované programy, ale také projekty financované z různých fondů jako je např. Evropský zemědělský fond pro

rozvoj venkova (EAFRD), Evropský rybářský fond, Evropský fond pro regionální rozvoj. Do těchto projektů spadají např. agroenvironmentální opatření, včetně podpory ekologického zemědělství, podpory využívání obnovitelných zdrojů energie atd., které slouží také k ochraně životního prostředí. (Euroskop, 2013, [online])

4.4 Environmentální politika v ČR

V České republice problematiku životní prostředí řeší Státní politika životního prostředí (SPŽP), kterou předkládá vládě pro schválení na další období Ministerstvo životního prostředí ČR.

„Základním účelem politiky životního prostředí je poskytovat rámec a vodítko pro rozhodování a aktivity na mezinárodní, celostátní, krajské i místní úrovni, směřující k dosažení dalšího zlepšení kvality životního prostředí jako celku i stavu jeho složek a součástí. Politika životního prostředí se zaměřuje na uplatnění principů udržitelného rozvoje, na pokračování integrace hlediska životního prostředí do sektorových politik a na zvyšování ekonomické efektivnosti a sociální přijatelnosti environmentálních programů, projektů a činností.“ (Ministerstvo životního prostředí, 2012, [online])

Státní politika životního prostředí na období 2004-2010 vymezila dohodnutý rámec pro dlouhodobé a střednědobé období vývoje environmentálního rozměru udržitelného rozvoje ČR. Prioritními oblastmi ŽP dle SPŽP je (Ministerstvo životního prostředí, 2012, [online]):

- ochrana přírody, ochrana krajiny a biologické rozmanitosti,
- udržitelné využívání přírodních zdrojů, materiálové toky a nakládání s odpady,
- kvalita života a životního prostředí (snaha je o snižování emisí, toxických kovů, hluku, průmyslového znečišťování atd.),
- ochrana klimatického systému Země a omezení přenosu znečištění na dálku.

SPŽP stanovuje jak cíle ve svých prioritních oblastech, tak i v jednotlivých odvětvových politikách (energetice, průmyslu a obchodu, zemědělství, lesním hospodářství atd.). V průběhu období byly předkládány vládě dokumenty o plnění SPŽP.

SPŽP ČR dále vymezuje plán na realizaci ochrany ŽP v ČR do roku 2020, kterou chce zefektivnit. Za hlavní cíl si SPŽP dala:

- zdravé a kvalitní životní prostředí pro občany žijící v ČR,
- přispění k efektivnímu využívání veškerých zdrojů a omezení na minimum negativních dopadů lidské činnosti včetně dopadů, které přesahují hranice ČR,
- přispění tak ke zlepšení kvality ŽP v celé Evropě.

Zaměřuje se na tyto oblasti (Ministerstvo životního prostředí, 2012, [online]):

- ochranu a udržitelné využívání zdrojů,
- ochranu klimatu a zlepšení kvality ovzduší,
- ochranu přírody a krajiny,
- bezpečné prostředí.

Důležitým uskupením v oblasti životního prostředí v ČR je Česká informační agentura životního prostředí, která je příspěvkovou organizací Ministerstva životního prostředí a která spolupracuje s dalšími uskupeními, jako je Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Česká inspekce životního prostředí, Český hydrometeorologický ústav apod.

Česká informační agentura životního prostředí:

- shromažďuje, hodnotí a interpretuje informace o životním prostředí,
- spravuje integrovaný systém ISPOP ohlašovacích povinností, který zajišťuje plnění hlášení z oblasti ŽP a poskytuje data pro environmentální informace,
- spravuje systém statistiky a reportingu životního prostředí ISSaR,
- spravuje mapové služby Portálu veřejné správy (aplikace dat o životním prostředí),
- spolupracuje se všemi poskytovateli datových zdrojů v resortu ŽP a také spolupracuje na mezinárodních i národních projektech. (CENIA, 2012 [online])

Environmentální politika v EU výrazně ovlivňuje prostřednictvím evropské legislativy i politiky životního prostředí v členských státech. Úprava legislativy v oblasti životního prostředí byla nutná již při vstupu ČR do EU, avšak ČR si již před vstupem do EU vyjednala přechodná období na změny, které by nestihla realizovat. (Euroskop, 2013, [online])

5 Environmentální daně

Daně představují pro stát příjem do veřejných rozpočtů a jsou jejich největší a nejvýznamnější částí. Hamerníková (2010) definovala daň takto: „*Daní rozumíme každou povinnou, zákonem stanovenou, nenávratnou, neekvivalentní a většinou neúčelovou platbu do veřejného rozpočtu*“. (HAMERNÍKOVÁ a kol., 2010, s. 108-109)

Z ekonomického pohledu se za daně považují i cla, protože jsou neúčelovou platbou do státního rozpočtu, placené při přechodu zboží či služby přes hranice daného státu. Poplatek je ovšem považován za peněžní ekvivalent za služby poskytované veřejným sektorem. Tedy jedná se o účelovou, dobrovolnou, nepravidelnou a nenávratnou platbu do veřejného rozpočtu nebo mimorozpočtového fondu. (KUBÁTOVÁ, 2010)

Environmentální daně bývají v některých případech označovány jako ekologické daně nebo energetické daně, protože zatěžují především druhy energií a druhy zboží pro výrobu energie a tepla. Svým charakterem patří ekologické daně mezi spotřební daně a mají sloužit k omezování škodlivé spotřeby. Obvykle se od ostatních daní odlišují výrazně vyšším daňovým zatížením.

Celosvětový technologický pokrok má i svá negativa a to především jeho negativní působení na životní prostředí. Celá společnost si uvědomuje kritickou situaci v oblasti životního prostředí, která je v poslední době stále více zmiňována, proto hledá způsoby na ochranu ŽP a na odstranění negativních externalit. Jedním z prvků odstranění negativních důsledků technického a technologického pokroku je i zavedení ekologických daní. Jde o tzv. internalizaci, protože zavedení environmentálních daní má snížit zatížení státního rozpočtu, ze kterého jsou hrazeny investice na ochranu životního prostředí a tedy finance na odstraňování ekologických škod. (ŠIROKÝ, 2008; STEJSKAL, 2008)

Dle Širokého (2008) jsou dvě možné mikroekonomické stimulace subjektů k ochraně životního prostředí a to pozitivní a negativní. Pozitivní stimulace představují dotace výrobcům, kteří dodržují ekologické zásady, a tedy chrání životní prostředí, negativní stimulace potom představují postihy v podobě environmentálních daní na subjekty,

kteřé zásady ekologické výroby nedodržují. Dále Široký (2008) říká, že by měly převládat negativní stimuly subjektů. Důvod je ten, že kdyby převládali výrobci dodržující ekologické zásady, vzniklo by neúměrné zatěžování státního rozpočtu a narušoval by se tak nepřiměřeně tržní mechanismus. Ekologické daně by měly být pro celou ekonomiku jednotné a tím by se mělo předejít upřednostňování některých výrobců.

Jak bylo uvedeno výše, jsou možné dva přístupy environmentální politiky, a to daňové zvýhodnění a daňové znevýhodnění přičemž oba způsoby mají svá pozitiva a negativa.

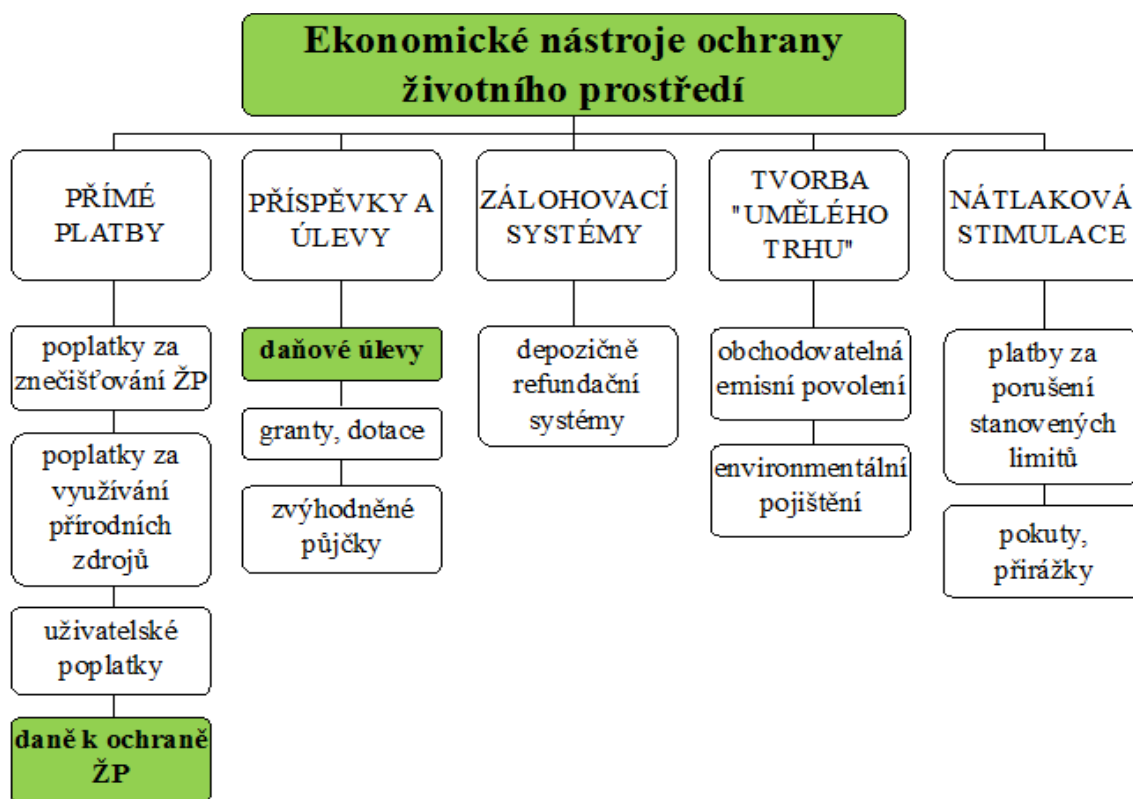
Daňové zvýhodnění

Daňové zvýhodnění znamená snížení příjmů státního rozpočtu a představuje určitý druh dotace. Může být v podobě osvobození od daní, snížení základu daně, uznání určitých výdajů za daňové, zvláštní sazby daně, prominutí či snížení daně nebo posunutí termínu splatnosti.

Daňové znevýhodnění

Daňové znevýhodnění představuje daň „navíc“ sloužící k ochraně ŽP a eliminování negativních dopadů na ŽP. Oproti daňovým zvýhodněním je rozdíl v tom, že základem daně není snížení množství škodlivin, jak je tomu v případě daňového zvýhodnění, ale množství eliminovaných škodlivin. (ŠIROKÝ, 2008)

Metodika OECD klasifikuje ekonomické nástroje ochrany ŽP do pěti skupin, které jsou prezentovány na obrázku č. 1 na následující straně.



Obr. 1 Místo daní v soustavě ekonomických nástrojů ochrany ŽP (Široký, 2008, s. 199)

5.1 Definice ekologických daní

Na environmentální daně existují dva pohledy, které ekologické daně vnímají podle konečného dopadu a jeho působení. První skupinu tohoto pohledu představují platby do veřejných rozpočtů, u kterých se po zavedení nebo zvýšení očekává pozitivní vliv na ŽP. V krajním případě to mohou být i daně, které ve skutečnosti neniží produkci škodlivin. Do druhé skupiny jsou zahrnuty daně, u kterých při jejich zavedení či zvýšení je sledován sice jiný cíl, ale po zavedení dochází i k určitým pozitivním dopadům na ŽP. Jsou to tedy daně, u kterých se předpokládá, že pokrývají náhradu za ekologicky škodlivou výrobu či spotřebu. Tato daň mohla být zavedena i s jiným úmyslem než prospět životnímu prostředí. (STEJSKAL, 2008, s. 72)

Definice environmentálních daní dle Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (dále jen OECD) zní takto: „povinné platby státu bez kompenzace protislužbou, uvalené na daňové základy považované za zvlášť relevantní ve vztahu k životnímu prostředí“. (KAČMÁROVÁ, P, 2012)

Evropská agentura pro životní prostředí (dále jen EEA) popisuje environmentální daně jako sumu peněz, požadovanou vládou k financování prevence, snižování, redukci a vzdělávání určených k podpoře ekologické celistvosti a k zachování přírodních zdrojů. Dále definuje, že do daní s potencionálně pozitivním vlivem na životní prostředí se zahrnují energetické daně, dopravní daně a daně na znečištění a zdroje. (Environmental Terminology, 2013, [online])

Environmentální daně mají mnoho důležitých přínosů, kterými jsou například ekonomická účinnost a efektivita, schopnost získávání veřejných příjmů a transparentnost. Dále ekonomické daně řeší spoustu otázek, jako jsou problémy s nakládáním s odpady, znečišťování vod a ovzduší a emise. Dále pak mohou reagovat přímo na selhání trhu v oblasti životního prostředí tak, že se neekologická výroba začlení přímo do ceny výrobků. (Environmental Taxation, 2011, [online])

5.2 Klasifikace environmentálních daní

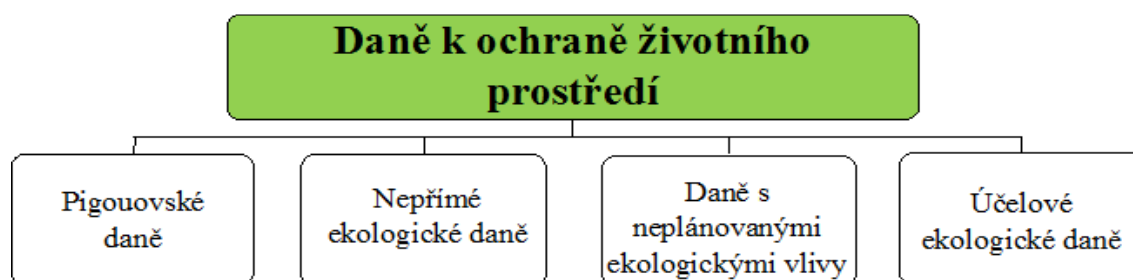
Ekologické daně lze klasifikovat podle více kritérií. Dále jsou vymezeny daně klasifikované:

- podle druhů,
- podle předmětu zdanění,
- podle způsobu (techniky) zdanění,
- podle cílů.

Jednotlivé druhy budou specifikované v následujících kapitolách.

5.2.1 Environmentální daně podle druhů

Do environmentálních daní podle druhů spadají dle Širokého (2008) čtyři druhy daní, které jsou zachyceny na následujícím obrázku.



Obr. 2 Druhy ekologických daní dle Nellora (Široký, 2008, s. 202)

Pigouovské daně

Pigouovské daně představují uvalení daní na každou jednotku znečištění životního prostředí ve výši, která vyrovná mezní náklady podniku mezním společenským nákladům. Jsou to daně, které se drží striktně teorie externalit a návrhu na jejich odstranění. Cílem Pigouviánské daně je obnovení efektivity využitím internalizace externích efektů. (KUBÁTOVÁ, K, 2010)

Nepřímé ekologické daně

Nepřímé ekologické daně nejsou uvaleny přímo na škodlivou látku, ale na nějaký zástupný faktor (např. použití vstupů – nafta). Oproti pigouovským daním mají výhodu v tom, že při stanovení výšky daně není nutné oceňování ekologických škod, které spotřeba daného statku způsobuje. (KUBÁTOVÁ, K, 2010)

Daně s neplánovanými ekologickými vlivy

Daně s neplánovanými ekologickými vlivy nejsou zavedeny primárně na ochranu životního prostředí, avšak mají ekologicky pozitivní vliv. Paradoxně jsou ze všech ekologických daní největší, protože mají nejvyšší výnosy. Patří sem např. daně z minerálních olejů nebo DPH. (KUBÁTOVÁ, K, 2010)

Účelové ekologické daně

Účelové ekologické daně mohou v určitém případě být i daněmi ekologickými, a to v případě, že jejich výnos nebo alespoň jeho část bude směřována na ekologické aktivity. (ŠIROKÝ, 2008)

5.2.2 Environmentální daně podle předmětu zdanění

Environmentální daně se dají dělit také dle předmětu zdanění, tedy podle toho na jaký výrobek či službu jsou uloženy. (KUBÁTOVÁ, K, 2010)

Daně z motorových paliv

Daně z motorových paliv patří mezi daně fiskálně nejdůležitější. Motorová paliva jsou zdaňována všeobecnými spotřebními daněmi nebo daní z přidané hodnoty.

Daně z automobilů

Daně z automobilů mají tři různé varianty a používají se obvykle všechny tři najednou. Jedná se o:

- daň spotřební při prodeji nových motorových vozidel,
- roční silniční daně,
- daně spojené s firemními automobily používané pro soukromé účely.

Daně z energetických surovin

Daně z energetických surovin jsou například na uhlí, lehké a těžké topné oleje, elektrickou energii, zemní plyn, atd.

Daň z emisí

Daň z emisí, poplatky za těžbu nerostných surovin, platby za využívání životního prostředí apod. Význam daně z emisí je ve srovnání s ostatními daněmi stále malý. Do této skupiny spadá i, v současné době v EU již používaná, daň z CO₂. Tato daň byla zavedena převážně kvůli množství používaných automobilů a jejich znečišťování ŽP.

5.2.3 Environmentální daně podle způsobu zdanění

Environmentální daně podle způsobu zdanění budou specifikovány podle Kubátové (2010).

Emisní daně a poplatky

Emisní daně a poplatky mají přímý dopad na snižování škodlivých emisí a jsou možné pouze u těch předmětů zdanění, které jsou snadno měřitelné. Jak již říká název, tak je daň uvalená na znečišťující emise, ať už v podobě daní či poplatků.

Výrobové daně

Výrobové daně jsou uvaleny na výrobky, které při výrobě, spotřebě, použití nebo likvidaci znečišťují ŽP. Původně tyto daně mohly být zavedeny z jiného než z environmentálního hlediska. Může se jednat i o poplatky odváděné do mimorozpočtových fondů.

Uživatelské poplatky

Uživatelské poplatky jsou poplatky za veřejné služby. Jejich důvodem zavedení je krytí nákladů na některé veřejné služby, jako je například likvidace odpadů nebo čištění odpadních vod.

Administrativní poplatky

Administrativní poplatky jsou poplatky za určité povolení. Tímto schválením může být např. povolení vyrábět nějaký produkt nebo používat určitý technologický postup.

Odčitatelné daňové položky

Odčitatelné daňové položky nejsou daní v pravém slova smyslu, ale působí jako podpora investic do zařízení na ochranu ŽP.

5.2.4 Environmentální daně podle cílů

V této kapitole budou vyjmenovány environmentální daně podle cílů dle Kubátové (2010).

Účelové ekologické daně

Účelové ekologické daně jsou zavedeny na zvýšení daňových výnosů sloužících na ekologické účely. Existuje určitá vazba mezi vybranou daní a z ní plynoucím užitekem. Cílem daňové reformy nemá být růst daní, a tak je nutné, aby v případě zavedení ekologické daně byla snížena daň jiná. Pokud tomu tak není, je to nežádoucí jev.

Stimulační daně

Cílem stimulačních daní je ovlivňovat chování jednotlivých subjektů natolik, aby začali sami snižovat množství produkce škodlivé pro ŽP.

Doplňkové ekologické daně

Doplňkové ekologické daně jsou uloženy na produkty a aktivity, které nemají blízké substituty. Tento druh daní má v rámci daňové reformy přispět k přesunu daňového břemene z práce a kapitálu na statky zatěžující ŽP.

5.3 Harmonizace environmentálních daní

Evropská komise usiluje o to, aby se rozšířilo množství používaných nástrojů na ochranu ŽP. V roce 2003 byla po dlouhé době diskutování, ministry financí členských zemí EU, přijata direktiva o zdanění energetických produktů a energie. Tato směrnice rozšířila dosavadní harmonizaci ve zdaňování minerálních olejů na další energetické produkty (uhlí, elektrickou energii, atd.) a zároveň byly stanovené minimální sazby.

5.3.1 Směrnice Rady 2003/96/ES

Směrnice rady 2003/96/ES, o zdanění energetických produktů a elektřiny, která byla přijata dne 27. října 2003, mění strukturu rámcových předpisů o zdanění energetických produktů a elektřiny. Tato směrnice dává státům, které jsou členy EU, povinnost zavést minimální úroveň zdanění pohonných hmot, paliv a elektřiny a přes ni je tedy uskutečňována ekologická daňová reforma. (Směrnice EU, 2012, [online])

EU uznává kogeneraci (společnou výrobu elektřiny a tepla, která umožňuje zvýšení účinnosti využití energie paliv) jako ekologický způsob výroby energie a ve směrnici zakotvuje její osvobození od ekologických daní. Dále osvobozuje plně nebo částečně od ekologické daně výrobu elektrickou energii z obnovitelného zdroje energie (dále jen OZE) a výrobu tepla a elektrické energie kombinovanou výrobou. (Směrnice EU, 2012, [online])

Ke směrnici Rady 2003/96/ES se již v současné době připravuje revize, která bude zavádět dvousložkové zdanění emisí CO_2 a spotřebované energie. Dle současné podoby návrhu by první složka měla paušální sazbu 20 EUR/t CO_2 a druhá by byla závislá na konkrétním druhu paliva, tedy obsahu energie v něm potenciaálně obsažené. (Směrnice EU, 2012, [online])

5.3.2 Ekologická daňová reforma v zemích EU

Kubátová (2010) definuje ekologickou daňovou reformu jako „Změnu všech částí existujícího daňového systému, při níž dochází k přesunu daňového břemene z práce a kapitálu na zdroje znečištění. Daně na emise, energii, nerostné suroviny a produkty znečišťující životní prostředí by měly být zvýšeny za současného snížení daní, které mají negativní vliv na práci a investice.“

Zjednodušeně by daňová reforma měla přesunout zdanění z práce a kapitálu na zdroje znečištění, odstranit prvky současného daňového systému, které nepříznivě dopadají na životní prostředí. Dále by měla zachovat princip, který říká, že znečišťovatel platí a všechno by mělo být zavedeno na výnosové neutralitě. (KUBÁTOVÁ, K, 2010)

Hlavním cílem ekologické daňové reformy (dále jen EDR) je dle Ministerstva životního prostředí (2012) „*Stimulovat ekonomické subjekty k takovému chování, které povede ke snížení poškození životního prostředí a jeho dopadů na zdraví obyvatelstva.*“

EDR již proběhla v mnoha zemích, v devadesátých letech byla zavedena v některých zemích EU a v Norsku. EDR byla zaváděna ve dvou vlnách. V první vlně ji zavádělo Finsko, Norsko, Švédsko, Dánsko a Belgie. Ve druhé vlně potom Nizozemí, Rakousko, Velká Británie, Itálie, Německo a Francie. V roce 2003 byla pomocí Směrnice Rady 2003/96/ES stanovena minimální spotřební daň z paliv (minerálních olejů, uhlí a palivového dříví) a z elektřiny. (KUBÁTOVÁ, K, 2010)

V České republice se zahájila realizace EDR dne 3. ledna 2007, kdy byly přijaty principy a harmonogram ekologické daňové reformy. EDR by měla být zavedena postupně ve třech etapách, a to až do roku 2017. (Ministerstvo životního prostředí, 2012, [online])

I. Etapa

I. Etapa spočívala v transpozici směrnice 2003/96/ES, o zdanění energetických produktů a elektřiny. V průběhu roku 2007 vznikly nové daně, a to daň ze zemního plynu, daň z pevných paliv a daň z elektřiny, které doplnily spotřební daň z minerálních olejů, která byla již v daňové soustavě zahrnuta. Tyto tři daně se začaly užívat od 1. ledna 2008. (Ministerstvo životního prostředí, 2012, [online])

II. Etapa

Cílem II. Etapy bylo snížení produkce emisí do ovzduší. V tomto kroku se zvažovalo zavedení daně z CO₂ místo doposud používaných emisních poplatků. Od této úvahy se však ustoupilo, protože Evropská komise začala připravovat revizi směrnice 2003/96/ES, jejímž cílem je, aby energetické daně zahrnovaly nejen energetický obsah, ale i obsah CO₂ v palivu. Vzhledem k tomuto faktu se od zavedení daně z CO₂ prozatím ustoupilo a zůstaly prozatím zachovány emisní poplatky. Avšak v rámci zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, byly podstatně upraveny.

III. Etapa

Obsah III. Etapy EDR závisí na tom, v jaké podobě bude schválena revize Směrnice 2003/96/ES, o zdanění energetických produktů a elektřiny.

5.3.3 Environmentální daně v zemích EU

Snahou EU, v oblasti environmentálních daní, je především zavádění daně z CO₂, a to především v energetickém průmyslu, ale i v dopravě a dalších oblastech. V energetice může představovat jak daň kalkulovanou přímo z emisí CO₂, tak i daň, u které jsou emise CO₂ základem daně. V dopravě potom představuje daň z emisí CO₂ součást majetkových daní, registračních daní či poplatků nebo daně z automobilů, ať už v podnikatelské nebo soukromé sféře.

Navzdory snaze EU o zavádění daní z emisí CO₂ tato daň ještě není mezi státy příliš rozšířená. Jednotlivé státy a jejich zavedené daně jsou definovány v příloze A této diplomové práce.

Dle zdaňování silničních daní v jednotlivých státech EU, které jsou definovány v příloze A, a dle rozlohy jednotlivých států, u kterých je zdaňována silniční daň pomocí CO₂ bude v této práci srovnáno zdaňování v České republice a Irsku. Jsou to státy s podobně velkou rozlohou a výsledky budou přepočteny podle HDP na obyvatele a podle průměrných mezd

5.3.4 Environmentální daně v ČR

Jak je uvedeno v příloze A této diplomové práce, tak v České republice daň z emisí CO₂ doposud není zavedená. Obecně je ale v České republice environmentálních daní a poplatků několik. Tyto environmentální daně a poplatky tvoří příjmy dlouhodobě kolem 8 % z celkového příjmu státního rozpočtu. Z čehož asi 80 % tvoří environmentální daně plynoucí z pohonných hmot. (Environmentální daně v ČR, 2012, [online])

Do environmentálních daní a poplatků dle CENIA v ČR spadají platby, které jsou prezentovány v tabulce č. 1 na následující straně.

Tab. 1. Přehled poplatků a daní v ČR souvisejících s ochranou ŽP

Daň, poplatek	Oblast ŽP	Rok zavedení	Poplatník	Frekvence plateb
Poplatek za odebrané množství podzemní vody	Znečišťování vod	1980	odběratel podzemní vody	ročně
Poplatek za vypouštění odpad. vod do vod povrchových		1966	PO nebo FO, která vypouští odpadní vody do vod povrchových	ročně; měsíční/čtvrtletní zálohy
Poplatek za povolené vypouštění odpad. vod do vod podzemních		2002	FO nebo PO, která má platné povolení k nakládání s vodami	ročně
Platba k úhradě správy vodních toků a správy povodí		1962	FO nebo PO, která odebírá povrchovou vodu z vodního toku	ročně
Poplatky za uložení odpadů	Nakládání s odpady	1992	původce odpadu, plátcem je provozovatel	jednorázová platba
Místní poplatek za provoz systému shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komun. odpadů		2002	FO, která má v obci trvalý pobyt nebo vlastní v obci stavbu k rekreaci, ve které není nikdo hlášen k trvalému pobytu	stanoví obec obvykle jednou ročně
Úhrada za shromažďování, sběr, přepravu, třídění, využívání a odstraňování komun. odpadů		2003	FO	
Poplatek za komunální odpad		2003	vlastník nemovitosti, kde vzniká komunální odpad (fyzická osoba)	
Poplatek za podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků		2004	žadatel o registraci použitého vozidla kategorie M1 a N1	jednorázová platba
Registrační a evidenční poplatky dle zákona o obalech		2002	autorizovaná společnost nebo osoba, která jej uvádí na trh	jednorázová platby/ročně
Odvod na jaderný účet		1997	původci radioaktivních odpadů provozující jaderné elektrárny	jednorázově/ročně
Poplatky za znečišťování ovzduší	Znečišťování ovzduší	1967	provozovatel zvláště velkého nebo velkého stacionárního zdroje znečištění	ročně, možné zálohy
Poplatky za znečišťování ovzduší		1991	provozovatel středního stacionárního zdroje znečištění	ročně
Poplatky za znečišťování ovzduší		1991	provozovatel malého stacionárního zdroje znečištění	ročně
Poplatky za výrobu a dovoz regulovaných látek a výrobků		1993	výrobce regulovaných látek a výrobků, které je obsahují	ročně
Poplatek za oprávnění provádět ložiskový průzkum	Management přírodních zdrojů	1992	PO nebo FO zadavatel	ročně
Úhrada z dobývacího prostoru		1991	PO a FO, které vykonávají hornické činnosti	ročně
Úhrada z vydobytých nerostů na výhradních ložiskách, atd.		1991	PO a FO, které vykonávají hornické činnosti	ročně
Odvod za kácení dřevin pro výstavbu		1992	ten, kdo kácí dřeviny z důvodu výstavby	jednorázová platba
Odvozy za odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu	Půdní management	1966	ten, v jehož zájmu byl vydán souhlas k odnětí půdy ze ZPF	jednorázová platba
Poplatek za odnětí dle lesního zákona		1996	žadatel, jemuž bylo povoleno trvalé nebo dočasné odnětí	ročně/ jednorázová platba
Daň ze zemního plynu a některých dalších plynů	Znečišťování ovzduší, změna klimatu, doprava, energetická efektivnost	2008	konečný spotřebitel, plátcem daně je dodavatel	měsíčně
Poplatek za užívání dálnic		1995	osoba, která používá komunikaci	ročně, měsíčně, dekadně
Mýtné		2007	uživatel zpoplatněné pozemní komunikace	jednorázová platba

Daň z pevných paliv		2008	konečný spotřebitel, plátce daně je dodavatel	měsíčně
Daň z elektřiny		2008	konečný spotřebitel, plátce daně je dodavatel	
Silniční daň		1993	provozovatel vozidla určeného k podnikání	ročně
Spotřební daň z minerálních olejů		1993	konečný spotřebitel, PO nebo FO	měsíčně

Zdroj: CENIA (vlastní úprava)

Emise CO₂

Daně dle emisí z CO₂ nejsou prozatím v České republice zavedeny. Avšak jejich zavedení je v současné době často diskutované téma, protože tyto daně věrně nezobrazují množství škodlivých látek vypouštěných do ovzduší.

Výfukové plyny obsahují jiné více škodlivé látky, které ovšem nejsou snadno měřitelné jak emise CO₂, a to je důvod, proč Evropská Unie prosazuje zdaňování znečišťování ŽP dle emisí CO₂.

Emisní povolenky

Emisní obchodování je nástrojem motivujícím ke snižování emisí CO₂ co nejefektivněji. Subjekty, které mají možnost redukovat vypouštění emisí do ovzduší s nižšími náklady, mohou své volné emisní povolenky nebo jiné emisní kredity prodávat subjektům s nákladnější emisní redukcí. Mezinárodní obchod s emisemi probíhá na International Emission Trading (dále jen IET), avšak největším systémem emisního obchodování je European Union Emission Trading Scheme (dále jen EU ETS), kterého se účastní i ČR jako členský stát EU. (Ministerstvo životního prostředí, 2012, [online])

Dle Ministerstva životního prostředí bude v roce 2020 v EU ETS o 21 % množství emisí nižší, než jaký byl stav v roce 2005. Provozovatelé, kteří vypouštějí v rámci své výroby emise do ovzduší, musí množství emisí monitorovat a vykazovat objem vypuštěných emisí do ovzduší každoročně Ministerstvu životního prostředí ČR. Za toto množství musí Ministerstvu životního prostředí ČR vykazovat emisní povolenky. Správcem účtů rejstříku povolenek, na kterém se povolenky pohybují, je akciová společnost OTE.

Zástupci členských zemí EU schválili stahování 900 miliónů emisních povolenek z evropského trhu, protože povolenky v rámci obchodu jsou příliš levné. Zdražení povolenek má motivovat podniky na ekologičtější výrobu. Stejně tak má chránit životní prostředí i tah Ministerstva životního prostředí ČR, který je opakem k výše uvedenému. Tímto tahem je naopak uvolnění 172 milionů bezplatných povolenek na emise CO₂. Prikázáno je to, že za ušetřené náklady na nákup povolenek má společnost provádět investice na ekologickou modernizaci výroby, aby docházelo k postupnému snižování emisí při výrobě. (Patria, 2014, [online])

5.4 Náklady na ochranu životního prostředí a jejich přínosy v ČR

Náklady na ochranu životního prostředí jsou jak investičního, tak i neinvestičního charakteru.

Investiční náklady na ochranu životního prostředí

Investiční náklady na životní prostředí na území České republiky jsou uvedeny v tabulce č. 2 a jsou srovnávány v letech 2006 – 2010.

Tab. 2. Investiční náklady na ochranu životního prostředí

Rok	Celkem (v mil Kč)	z toho (v mil Kč)				
		ochrana ovzduší a klimatu	nakládání s odpadními vodami	nakládání s odpadem	ochrana krajiny a biodiversity	ostatní
2006	22 470	4 562	7 349	3 405	1 084	6 070
2007	19 900	5 906	6 053	3 373	363	4 205
2008	20 327	3 841	7 555	4 145	341	4 445
2009	23 491	3 633	8 656	4 340	470	6 484
2010	22 647	3 559	9 038	3 658	441	5 952
2011	24 814	4 818	9 645	3 626	415	6 311
2012	25 617	4 164	11 843	3 148	300	6 159

Zdroj: Český statistický úřad (vlastní úprava)

Pozn.: V kategorii ostatních je zahrnuta:

- ochrana a sanace půdy, ochrana podzemních a povrchových vod,
- omezování hluku a vibrací,
- ochrana proti záření,
- výzkum a vývoj na ochranu ŽP,
- ostatní aktivity na ochranu ŽP.

Neinvestiční náklady na ochranu životního prostředí

V tabulce č. 3 jsou uvedeny neinvestiční náklady na ochranu životního prostředí opět srovnány v letech 2006 – 2010. Jsou v ní uvedeny stejné kategorie jako v tabulce investičních nákladů na ochranu životního prostředí.

Tab. 3. Neinvestiční náklady na ochranu životního prostředí

Rok	Celkem (v mil Kč)	z toho (v mil Kč)				
		ochrana ovzduší a klimatu	nakládání s odpadními vodami	nakládání s odpady	ochrana krajiny a biodiversity	ostatní
2006	40 981	2 836	6 939	25 412	795	4 999
2007	49 693	3 152	8 089	33 777	923	3 752
2008	51 466	3 034	8 424	35 258	759	3 991
2009	48 750	3 210	8 216	32 133	1 041	4 150
2010	53 441	3 456	9 574	34 811	1 545	4 055
2011	59 020	3 412	10 468	38 846	1 288	5 006
2012	56 470	3 558	10 825	36 116	1 127	4 844

Zdroj: Český statistický úřad (vlastní úprava)

Pozn.: V kategorii ostatních je zahrnuta:

- ochrana a sanace půdy, ochrana podzemních a povrchových vod,
- omezování hluku a vibrací,
- ochrana proti záření,
- výzkum a vývoj na ochranu ŽP,
- ostatní aktivity na ochranu ŽP.

Ekonomický přínos z aktivit na ochranu životního prostředí

V následujících dvou tabulkách jsou uvedeny ekonomické přínosy z aktivit na ochranu ŽP. V tabulce č. 4 jsou uvedeny tržby z prodeje služeb na ochranu ŽP a v tabulce č. 6 tržby z prodeje vedlejších produktů na ochranu ŽP.

Tab. 4. Tržby z prodeje služeb na ochranu životního prostředí

Rok	Celkem (v mil Kč)	z toho (v mil Kč)				
		ochrana ovzduší a klimatu	nakládání s odpadními vodami	nakládání s odpady	ochrana krajiny a biodiversity	ostatní
2006	23 358	95	4 324	17 857	113	969
2007	32 384	152	4 263	26 425	249	1 295
2008	33 643	497	4961	26 014	208	1 963
2009	35 356	710	6 282	26 890	189	1 285
2010	39 990	510	7 280	31 157	209	834
2011	43 558	557	7 493	33 745	301	1 462
2012	41 721	862	9 251	30 395	134	1 079

Zdroj: Český statistický úřad (vlastní úprava)

Pozn.: V kategorii ostatních je zahrnuta:

- ochrana a sanace půdy, ochrana podzemních a povrchových vod,
- omezování hluku a vibrací,
- ochrana proti záření,
- výzkum a vývoj na ochranu ŽP,
- ostatní aktivity na ochranu ŽP.

Z tabulky č. 5 na straně 40 je patrné, že tržby z prodeje služeb na ochranu ŽP se celkově v letech 2006 – 2010 stále zvyšují, a stejně tak tomu je i v případě tržeb z prodeje vedlejších produktů.

Tab. 5. Tržby z prodeje vedlejších produktů na ochranu životního prostředí

Rok	Celkem (v mil Kč)	z toho (v mil Kč)				
		ochrana ovzduší a klimatu	nakládání s odpadními vodami	nakládání s odpady	ochrana krajiny a biodiversity	ostatní
2006	6 308	437	177	5 545	25	124
2007	7 309	369	229	6 620	32	59
2008	10 633	434	228	9 901	nezveřejněno	70
2009	6 996	332	290	6 329	3	42
2010	10 616	361	178	9 990	2	85
2011	14 970	410	156	14 257	nezveřejněno	147
2012	12 678	458	147	11 987	3	83

Zdroj: Český statistický úřad (vlastní úprava)

Pozn.: V kategorii ostatních je zahrnuta:

- ochrana a sanace půdy, ochrana podzemních a povrchových vod,
- omezování hluku a vibrací,
- ochrana proti záření,
- výzkum a vývoj na ochranu ŽP,
- ostatní aktivity na ochranu ŽP.

5.5 Silniční daň zvolených států

Silniční daň je dle tabulky č. 1 na straně 34 zahrnuta v environmentálních daních České republiky a to zvláště proto, že suma vybraná za tuto daň by měla sloužit k obnově automobilů poškozeného životního prostředí. V Irsku je tomu z hlediska zařazení silničních daní stejně jako v ČR, a to zvláště proto, že automobily registrované po 1. 7. 2008 jsou v Irsku zdaňovány pomocí množství emisí CO₂ vyprodukovaných automobily.

V kapitolách níže budou definovány sazby ze silničních daní ve výše zmiňovaných zemích potřebné pro výpočet jednotlivých daní k automobilům analyzované společnosti.

5.5.1 Silniční daň v daňové soustavě České republiky

Výpočty silniční daně dle české daňové soustavy se budou v rámci této práce řídit zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční ve znění zákona č. 375/2011 Sb (dále jen zákon o dani silniční).

Předmětem silniční daně v České republice jsou dle zákona o dani silniční vozidla, kterým je v České republice přidělena RZ nebo která jsou evidována v zahraničí, pokud jsou:

- používána k podnikání nebo v přímé souvislosti s podnikáním nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti,
- u poplatníka určena k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti,
- používána k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů podle zákona o daních z příjmů, § 18 odst. 3, nebo obdobných daní v zahraničí.

Předmětem daně ovšem nejsou vozidla ostatní a speciální pásové automobily. Dále pak vozidla, kterým byla přidělena zvláštní registrační značka.

Základem daně je:

- zdvihový objem motoru v cm^3 u osobních automobilů s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon,
- součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů,
- největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel.

Konečnou částku silniční daně za vozidlo ovlivňuje i jeho stáří. Podle zákona o dani silniční, § 5, odstavce 6 a odstavce 8, v platném znění se sazba daně u vozidel snižuje nebo zvyšuje. Procenta určující změnu sazby daně jsou vypsána v tabulce č. 6.

Tab. 6. Slevy a příplatky k základním sazbám silničních daní

Stáří vozidla (v letech)	Sleva (příplatek) ze sazby daně
1 - 3	- 48 %
4 - 6	- 40 %
7 - 9	- 25 %
ostatní	-
první registrace před 31. 12.1989	+ 25 %

Zdroj: Zákon č. 16/1993 Sb. o dani silniční, 2012

Tabulka č. 7 zobrazuje sazby silničních daní v České republice pro osobní automobily, které jsou kalkulované podle zdvihového objemu motoru vozidla.

Tab. 7. Roční sazby daní u osobních automobilů v ČR

Zdvihový objem motoru (cm ³)	Cena (Kč)
Méně než 800	1 200
Nad 800 do 1250	1 800
Nad 1250 do 1500	2 400
Nad 1500 do 2000	3 000
Nad 2000 do 3000	3 600
Více než 3000	4 200

Zdroj: Zákon č. 16/1993 Sb. o dani silniční, 2012

Roční sazba daně u návěsů a ostatních vozidel, kalkulovaných podle hmotnosti vozidel a počtů náprav na vozidlo, je uvedena v příloze B této diplomové práce.

5.5.2 Silniční daň v daňové soustavě Irska

V Irsku byla zavedena silniční daň od 1. 1. 1952, v překladu poplatků z vozidel (Vehicle duties). V roce 1992 došlo ke změnám v nařízení vlády, ale daň jako taková zůstala stejná. („Taxes in Europe“, 2014, [online])

Poplatníkem silniční daně v Irsku je provozovatel vozidla a předmětem daně jsou motorová vozidla registrovaná v Irsku. („Taxes in Europe“, 2014, [online])

Osvobozeny od daně jsou vozidla ve vlastnictví státu, diplomatické prostředky, sanitky, požární zařízení, silniční válce, zametací a kropící stroje, vozidla používaná pro přepravu stavební techniky, vozidla používaná pro přepravu člunů a jejich zařízení, vozidla pro invalidy, vozidla používaná pro horské a jeskynní záchranné účely spolu s vozidly používanými výhradně na podvodní hledání a účely obnovy. („Taxes in Europe“, 2014, [online])

Základ daně je rozdílný u osobních a nákladních automobilů. U osobních vozidel registrovaných před rokem 2008 je základem daně výkon motoru v kubických centimetrech. U osobních vozidel registrovaných po 1. lednu 2008 je základem daně množství emisí CO₂ v gramech na kilometr. U nákladních vozidel je základem daně provozní (nenaložená) hmotnost. („Taxes in Europe“, 2014, [online])

V příloze C této diplomové práce jsou uvedeny sazby daní v Irsku pro osobní automobily, které byly v Irsku registrované před 1. lednem 2008. V příloze D jsou potom uvedeny sazby daní pro osobní automobily registrované v po 1. lednu 2008 včetně.

Příloha E diplomové práce zobrazuje silniční daně za ostatní vozidla a stroje s vyšším počtem míst k sezení.

Sazby daní v Irsku pro nákladní automobily jsou vylíčeny v příloze F této diplomové práce. Silniční daň pro nákladní automobily v Irsku je počítána na základě maximální povolené hmotnosti vozidla.

6 Společnost ABC s r.o.

Společnost ABC s r.o. je středním podnikem mající sídlo podnikání na území České republiky. Rozhodujícím předmětem činnosti tohoto podniku je nákladní doprava a opravy silničních vozidel.

Společnost vznikla v roce 1992 dílčí privatizací tehdy už statutem odloučeného dopravního závodu formou přímého prodeje. Její původ však sahá podle dostupných pramenů již k roku 1950. První vozový park byl různorodý a pocházel buď od soukromníků, nebo z vyřazených armádních automobilů, přičemž jejich technický stav byl toho důkazem. V roce 1954 přišlo nové vedení a vozový park byl nahrazen vozidly typů RN a Tatra. Jejich hlavní náplní bylo přepravování materiálů z různých lomů dále pak svážení mléka. Autobusy sloužily k dopravě osob mezi blízkými vesnicemi.

V současné době se společnost zaměřuje na nákladní tuzemskou i mezinárodní dopravu, spedici, osobní dopravu a servisní činnosti. Vozový park tuzemské nákladní dopravy je tvořen cca 50 vozidly, které zabezpečují přepravu sypkého materiálu, soz mléka a mléčných produktů a přepravu valníkovými vozidly.

Mezinárodní nákladní doprava je orientovaná na celou EU, kde zabezpečuje přepravu sypkých materiálů, potravin, kontejnerů a ADR přepravu přibližně 30 vozy. Společnost také zajišťuje autorizovaný servis, opravy návěsů a cisteren, vozidel, autobusů, náprav, prodej náhradních dílů, pneu a příslušenství.

6.1 Vozový park

Vozový park vybrané společnosti je značně rozmanitý a tvoří jej celkem 159 vozidel. Z největší části jej tvoří nákladní automobily/tahače návěsů (kategorie vozidel N3), a to v počtu 55. Dále je pak nejvíce návěsů (v počtu 45) a ostatních nákladních automobilů (kategorie vozidel N1 a N2 v celkovém počtu 31). Nejméně je traktorů, pracovních strojů bez RZ a motocyklů. Osobních vozidel je ve společnosti 15.

Množství druhů jednotlivých vozidel je definováno v tabulce č. 8 na straně 44, kde je vyobrazeno množství vozidel rozdělených podle kategorií.

Tab. 8. Množství druhů vozidel ve společnosti ABC s r.o.

Počet druhů vozidel			
Druhy vozidel	Kategorie	Celkem	Vozidla v %
Motocykl	LE	1	0,63
Nákladní automobil	N1	11	6,92
	N2	20	12,58
Nákladní automobil/Tahač návěsů	N3	55	34,59
Návěs	O4	45	28,30
Osobní automobil	M1	15	9,43
Pracovní stroj bez RZ	SP1	2	1,26
Přívěs	O2	5	3,14
	O3	3	1,89
Traktor	T	2	1,26
Celkový součet		159	100,00

Zdroj: Velké technické průkazy vozidel společnosti (vlastní úprava)

V tabulce č. 8 je zobrazen také poměr množství jednotlivých druhů vozidel. Jak již bylo definováno na předchozí straně, tak vozidel v kategorii N3 (nákladní automobily - tahače návěsů) má společnost nejvíce a to téměř 35 %, dále tvoří 28,3 % kategorie O4 (návěsy), 12,58 % kategorie N2 (nákladní automobily) a 9,43 % kategorie M1 (osobní automobily). Zbylých 15,1 % vozidel je tvořeno z kategorií N1, O2, O3, LE, T a SP1.

V následující kapitole budou vypsána veškerá vozidla používaná ve společnosti ABC s r.o., která budou zároveň použita v této práci pro komparaci daní v České republice a Irsku.

6.1.1 Kategorie vozidel

Dopravní společnost ABC s r.o. má ve svém vlastnictví 10 různých kategorií vozidel, které používá k podnikání. Jedná se o 3 druhy nákladních automobilů, 3 druhy návěsů a přívěsů, osobní automobily a drobný zbytek tvoří traktory, pracovní stroje bez RZ a jeden motocykl.

V této kategorii budou tabulkovitě vypsána pouze vozidla kategorie M1, protože jsou, co se týče environmentálních daní, nejvíce vypovídající. Ostatní vozidla jsou uvedena v přílohách této diplomové práce.

Tab. 9. Vozidla kategorie M1 ve společnosti ABC s r.o.

Pořadí	Vozidlo	Rok výroby	Množství CO ₂ - kombinovaná jízda	počet sedadel	Obsah	Výkon	Hmotnost
1	VW Passat	2007	162	5	1968	103	2060
2	Audi A4	2009	144	5	1968	105	2010
3	Volkswagen Caddy	2011	149	5	1598	75	2264
4	Volkswagen Caddy	2011	149	5	1598	55	2035
5	Volkswagen Caddy	2011	149	5	1598	55	2035
6	Kia Ceed	2011	139	5	1396	66	1710
7	Kia Ceed	2011	122	5	1582	66	1920
8	Kia Ceed	2011	122	5	1582	66	1920
9	Volkswagen Caddy	2012	149	5	1598	75	2264
10	Mercedes-benz Viano	2010	244	4-8	2957	150	2940
11	Volkswagen Caddy	2012	149	5	1598	75	2264
12	Kia Ceed	2010	139	5	1396	66	1710
13	Mercedes-benz Viano	2010	244	4-8	2957	150	2940
14	VW Passat	2007	158	5	1968	103	2140
15	Škoda Octavia	2008	175	5	1798	118	3285

Zdroj: Velké technické průkazy vozidel společnosti (vlastní úprava)

Převážný počet osobních automobilů ve společnosti tvoří vozidla s první registrací po 1. 1. 2008 (v počtu 13/15) a jsou tedy dle Irského daňového zákona daněny podle množství emisí CO₂. Pouze dvě vozidla budou daněny podle objemu motoru v cm³.

Pro výpočty silniční daně v Irsku se používá množství CO₂, které vozidlo vypouští do ovzduší při kombinované jízdě. Je to tedy třetí hodnota z údajů CO₂ uvedených v technickém průkazu vozidla.

6.2 Srovnání vypočtených silničních daní

Veškeré výpočty budou kalkulovány k 1. 1. 2014 za předchozí rok, tedy za rok 2013. Kurz pro přepočet EUR byl zjištěn u České národní banky (dále jen ČNB) k 1. 1. 2014, který činí 27,425 CZK/EUR.

V České republice jsou osvobozeny od silniční daně motocykly, pracovní stroje bez RZ a traktory, které má společnost ABC s r.o. ve vlastnictví. V Irsku osvobozeny nejsou a to také proto, že se daň nejmenuje silniční daň, ale v překladu poplatků z vozidel

„Vehicle duties“. I když jsou v ČR tato vozidla osvobozena, bude silniční daň za Irsko pro srovnání vyčíslena.

Dalším rozdílem mezi silniční daní v České republice a Irsku je ten, že v ČR se za přípojná vozidla (návěsy a přívěsy) počítá silniční daň zvlášť, ale v Irsku se počítá silniční daň jen pro nákladní automobily, ke kterým se přičte váha nejtěžšího přívěsu nebo návěsu, který v rámci roku (za který se daň stanovuje) táhly. Daň se potom kalkuluje na základě sečtené hmotnosti nákladního automobilu a návěsu (nebo přívěsu).

Jelikož se ve společnosti ABC s r.o. nesleduje, jaký táhl nákladní automobil v rámci roku nejtěžší přívěs nebo návěs, protože to český daňový řád nenařizuje, budou přípojná vozidla pro výpočet silničních daní přiřazena nákladním automobilům náhodným výběrem, tak aby byly splněny technické možnosti vozidel. Aby mohly být silniční daně nákladních vozidel (včetně přívěsů a návěsů) srovnány, budou za ČR ceny daní za nákladní vozidlo a přívěs nebo přiřazený návěs k vozidlu sečteny a porovnány s konečnou hodnotou Irska, kde se stanovuje cena za celek.

Je pravděpodobné, že se hodnoty silniční daně budou v Irsku pohybovat v jiných rovinách než v České republice, a to z důvodu vysoké ekonomické úrovně Irska, která není s ekonomickou úrovní ČR srovnatelná. Z toho důvodu bude jedna podkapitola této diplomové práce věnována přepočteným cenám dle HDP na obyvatele.

Osobní automobily

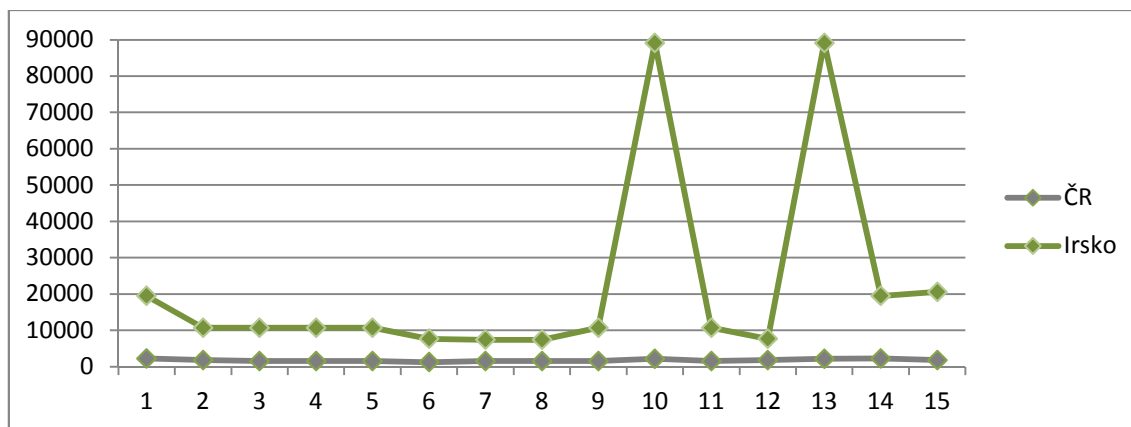
V tabulce č. 10 jsou zobrazeny výpočty silničních daní u osobních automobilů převedené kurzem ČNB k 1. 1. 2014 na české koruny.

Tab. 10. Silniční daň vozidel kategorie M1 ve společnosti ABC s r.o. (v Kč)

Pořadí	Vozidlo	Rok výroby	Množství CO ₂ - kombinovaná jízda	Obsah	ČR	Irsko
1	VW Passat	2007	162	1968	2 250	19 472
2	Audi A4	2009	144	1968	1 800	10 696
3	Volkswagen Caddy	2011	149	1598	1 560	10 696
4	Volkswagen Caddy	2011	149	1598	1 560	10 696
5	Volkswagen Caddy	2011	149	1598	1 560	10 696
6	Kia Ceed	2011	139	1396	1 248	7 679
7	Kia Ceed	2011	122	1582	1 560	7 405
8	Kia Ceed	2011	122	1582	1 560	7 405
9	Volkswagen Caddy	2012	149	1598	1 560	10 696
10	Mercedes-benz Viano	2010	244	2957	2 160	89 131
11	Volkswagen Caddy	2012	149	1598	1 560	10 696
12	Kia Ceed	2010	139	1396	1 800	7 679
13	Mercedes-benz Viano	2010	244	2957	2 160	89 131
14	VW Passat	2007	158	1968	2 250	19 472
15	Škoda Octavia	2008	175	1798	1 800	20 569

Zdroj: Vlastní práce

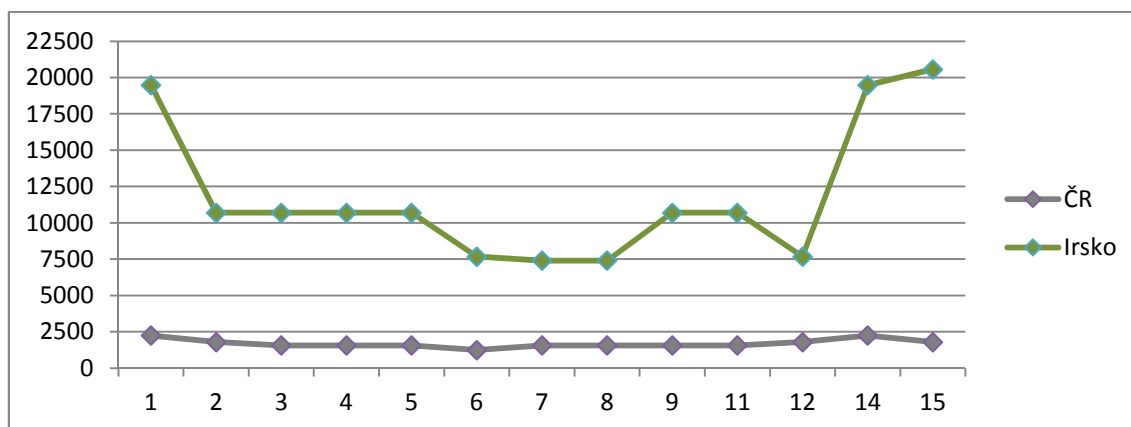
U vozidel č. 1 a č. 14 (což jsou v obou případech vozidla VW Passaty) jsou silniční daně dle Irského zákona počítány dle obsahu, protože rok první registrace těchto vozidel je rok 2007. U ostatních vozidel byla kalkulována silniční daň za Irsko z množství CO₂. Z tabulky je patrné, že množstvím produkovaného CO₂ silniční daň v Irsku roste, což je vidět i v grafu č. 1 na straně 49. U vozidel č. 10 a 13 (obě dvě jsou Mercedes-Benz Viano) silniční daň v Irsku vystoupala na 89.131,- Kč.



Graf. 1. Srovnání silničních daní u osobních vozidel společnosti ABC s r.o.

Z důvodu, že výše zmiňovaná vozidla (Mercedes-Benz Viano) zkreslují grafické zobrazení vypočtených silničních daní, jsou z následujícího grafu č. 2 odebrána.

V grafu č. 2 jsou tedy zobrazena pro lepší přehlednost ostatní osobní vozidla. Z grafu je vidět, že vozidla č. 1, 2 a 14 mají vysoký obsah, a proto je u nich i v ČR vyšší silniční daň než u ostatních vozidel. U vozidla č. 2 potom není sazba silniční daně tak vysoká, protože má oproti vozidlům č. 1 a 14 větší slevu, která je v ČR poskytována novějším vozidlům.



Graf. 2. Srovnání silničních daní u vybraných osobních vozidel společnosti ABC s r.o.

Obecně jsou v České republice silniční daně u uvedených osobních vozidel nižší než v Irsku, protože má ČR oproti Irsku nižší ekonomickou úroveň a také proto, že se v ČR poskytují již výše zmíněné slevy na nová vozidla. V Irsku tyto slevy teoreticky nahrazují přímo výpočty silniční daně, a to tak, že množství vyprodukovaného CO₂ do ovzduší je u novějších vozidel nižší než u starších vozidel. Nedělá to ovšem takový rozdíl, jak v přímo uvedených slevách na silniční daň v České republice.

Nákladní automobily kategorie N1

Jako první bude z nákladních automobilů uvedena kategorie N1. K vozidlům v této kategorii nemá společnost žádné přípojná vozidla.

Tab. 11. Silniční daň vozidel kategorie N1 ve společnosti ABC s r.o. (v Kč)

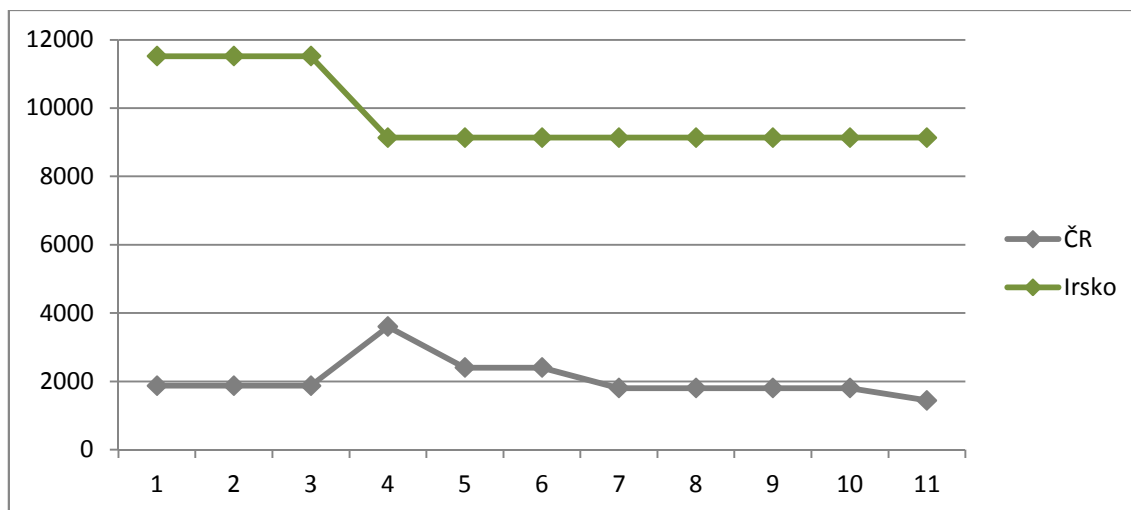
Pořadí	Vozidlo	Rok výroby	počet náprav	Hmotnost	ČR	Irsko
1	Volkswagen Crafter	2012	2	3500	1 872	11 519
2	Volkswagen Crafter	2012	2	3500	1 872	11 519
3	Volkswagen Crafter	2012	2	3500	1 872	11 519
4	Mercedes-benz Viano	2004	2	2750	3 600	9 133
5	Škoda pickup LS	2001	2	1600	2 400	9 133
6	VW LT	2003	2	2000	2 400	9 133
7	Kia ED	2007	2	1880	1 800	9 133
8	Kia Ceed	2007	2	1865	1 800	9 133
9	Kia Ceed	2007	2	1865	1 800	9 133
10	Kia Ceed	2007	2	1880	1 800	9 133
11	Kia Ceed	2008	2	1880	1 440	9 133

Zdroj: Vlastní práce

Z tabulky je vidět, že v České republice záleží hodně na tom, jak je vozidlo, ke kterému je počítána silniční daň, staré. U nákladních vozidel jsou stejně jako u osobních automobilů v ČR poskytované slevy na daň novějších vozidel.

V Irsku jsou u jednotlivých vozidel hodně podobné sazby silniční daně a to především proto, že jsou počítané podle hmotností jednotlivých vozidel, a ty jsou v případě automobilů kategorie N1 téměř paralelní.

Pro lepší srovnání jsou jednotlivé daně ČR a Irska zobrazené v grafu č. 3 na straně 51.



Graf. 3. Srovnání silničních daní u vozidel kategorie N1 společnosti ABC s r.o.

Sazby daní uvedených dvou zemí se k sobě nejvíce blíží u vozidla č. 4 (Mercedes-Benz Viano). Je to dáno především tím, že je vozidlo poprvé uvedené do provozu v roce 2004, tudíž nemá v České republice nárok na slevu silniční daně. Vozidla č. 5 a č. 6 také nemají nárok na slevu, protože jejich rok uvedení do provozu je starší, ale nemají takovou hmotnost jako vozidlo č. 4. V Irsku je rozptýl mezi jednotlivými sazbami daně menší, a proto je daň za tyto vozidla vyšší než v ČR.

U ostatních vozidel je rozdíl mezi silničními daněmi těchto dvou států značný opět kvůli možnosti slevy v ČR na novější automobily.

Nákladní automobily kategorie N2, O2 a O3

V tabulce č. 12 na straně 52 jsou uvedena vozidla kategorie N2, ke kterým jsou přidáné přípojná vozidla kategorie O2 a O3. Je to z důvodu, který byl již uveden v předchozích kapitolách, že se v Irsku počítá silniční daň za nákladní vozidlo a přípojně vozidlo k němu jako celek. K vozidlům 9-20 nejsou přiřazeny žádná přípojná vozidla, protože společnost ABC, s.r.o. nemá stejný počet přípojných vozidel jako nákladních automobilů.

Ve sloupci „Počet náprav celkem“ a „Hmotnost“ jsou uvedeny skutečnosti za obě vozidla dohromady, tedy celkové sumy za nákladní automobil a k němu přiřazené přípojně vozidlo.

Tab. 12. Silniční daň vozidel kategorie N2, O2 a O3 ve společnosti ABC s r.o. (v Kč)

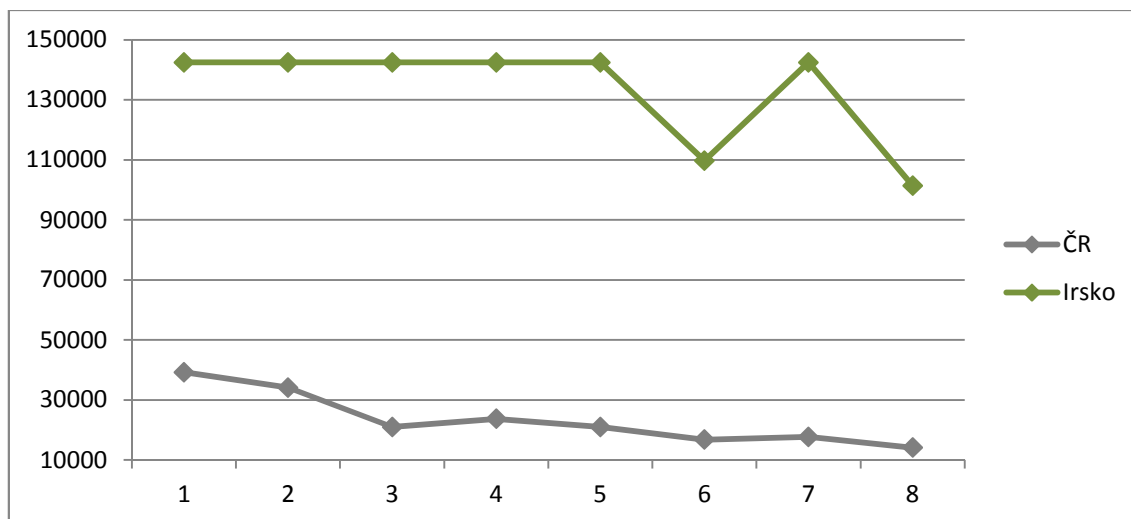
Pořadí	Vozidlo	Počet náprav celkem	Hmotnost	Druh příp. voz.	Příp. vozidlo	ČR	Irsko
1	Iveco	4	26000	O2	BSS, PV 16,12	39 225	142 473
2	Renault Mascott	4	22500	O2	BSS, PV 16,12	34 125	142 473
3	Renault Midlum	4	21500	O2	PARAGAN	21 000	142 473
4	Renault Mascott	4	25000	O2	PARAGAN	23 700	142 473
5	Renault Mascott	4	21500	O2	PARAGAN	21 000	142 473
6	MAN 8.163LC	3	16990	O3	G.T.S	16 800	109 700
7	MAN 12.180	3	29990	O3	SCHMITZ	17 700	142 473
8	Renault	3	16000	O3	G.T.S	14 100	101 418
9	MAN TGL 12.180	2	11990		-	8 100	68 289
10	IVECO	2	11990		-	10 800	68 289
11	Mercedes benz	2	9200		-	8 400	51 724
12	MAN8.163LC	2	7490		-	7 200	35 159
13	Mercedes benz	2	9200		-	8 400	51 724
14	Mercedes benz	2	9200		-	8 400	51 724
15	MAN 12.180	2	11990		-	8 100	68 289
16	Renault	2	6500		-	4 500	27 947
17	IVECO	2	10000		-	9 600	51 724
18	MAN 8.153LC	2	7490		-	7 200	35 159
19	Iveco	2	11990		-	10 800	68 289
20	Mercedes benz	5	9200		-	8 400	51 724

Zdroj: Vlastní práce

Ve sloupci ČR jsou pro možnost srovnání daně s Irskem sazby daní sečtené za nákladní automobil a za k němu přiřazené přípojné vozidlo.

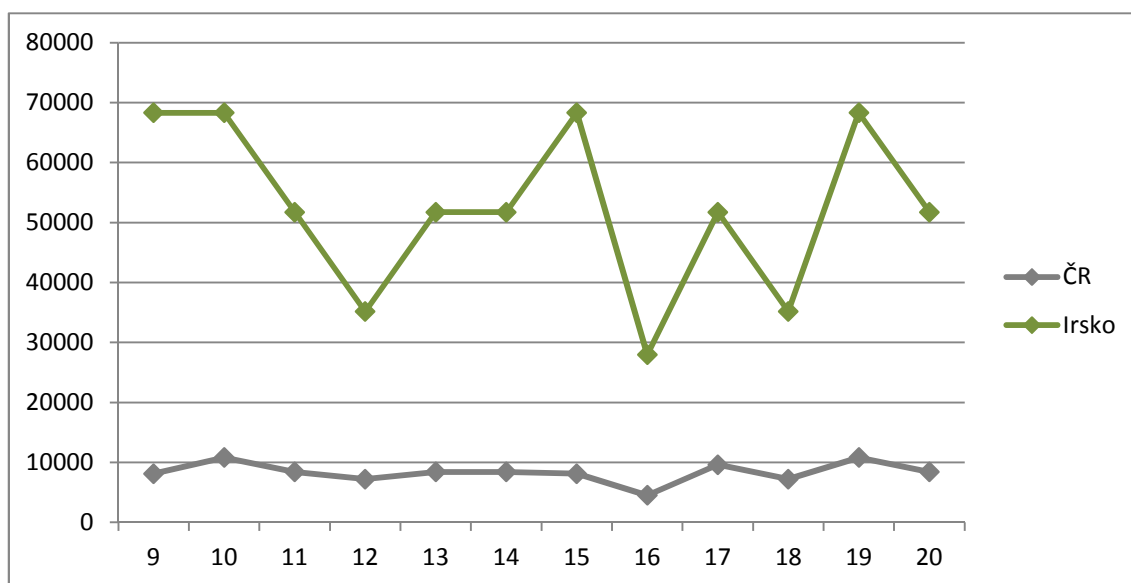
Z tabulky je zřejmé, že ceny za jednotlivá vozidla se pohybují v Irsku diametrálně jinak, než v České republice. Všechny daně v Irsku jsou dražší než daně u jednotlivých vozidel v ČR.

Pro lepší znázornění jsou uvedené sazby daně zobrazeny ve dvou grafech, a to z důvodu množství vozidel. V grafu č. 4 na straně 53 jsou uvedena vozidla s pořadím 1-8 a v grafu č. 5 také na straně 53 vozidla s pořadím 9-20.



Graf. 4. Srovnání silničních daní u vozidel 1-8 kategorie N2, O2 a O3 společnosti ABC s r.o.

Z grafu č. 4 je zřejmé, že v Irsku má 6 z 8 vozidel sazbu v přepočtu 142.473 Kč. Tato sazba je v Irsku pro nákladní automobily nejvyšší.



Graf. 5. Srovnání silničních daní u vozidel 9-20 kategorie N2, O2 a O3 společnosti ABC s r.o.

V grafu jsou opět zobrazeny rozdíly mezi jednotlivými sazbami vozidel. Je viditelné, že rozdíly mezi sazbami v ČR a Irsku jsou značné. Nejvíce se k sobě blíží daně z vozidel č. 12, 16 a 18, tedy vozidel s nejnižší hmotností. Je tedy možné říct, že s vyšší hmotností roste i rozdíl mezi jednotlivými sazbami daně.

Nákladní automobily kategorie N3 a O4

Stejně jako tomu bylo u kategorie N2 budou i v kategorii N3 k jednotlivým nákladním automobilům připojeny přípojná vozidla, a to kategorie O4. K 10 vozidlům není přiřazeno žádné přípojně vozidlo, protože společnost má přípojných vozidel v kategorii O4 pouze 45 a automobilů kategorie N3 55.

Z důvodu, že je vozidel 55 a přitom u některých vychází silniční daň v ČR stejně a v Irsku také jsou v tabulce č. 13 sumarizovány do skupin. První sloupec určuje, kolik daná skupina vozidel obsahuje. Nejvyšší sazba v Irsku pro nákladní automobily včetně přívěsů je pro celkovou hmotnost nad 20 tun a přepočtená na CZK činí 142.473 Kč. Tato sazba je u kategorie vozidel N3 téměř u všech vozidel, což je v tabulce č. 13 viditelné.

Tab. 13. Silniční daň vozidel kategorie N3 a O4 ve společnosti ABC s r.o. (v Kč)

Počet vozidel	Počet náprav celkem	Hmotnost celkem	ČR	Irsko
2	5	52500	67 200	142 473
1	4	38000	60 075	142 473
6	5	53000	56 325	142 473
1	4	38000	52 800	142 473
2	5	54000	49 800	142 473
5	4	36000	47 400	142 473
1	5	53000	46 845	142 473
1	6	61000	46 320	142 473
14	5	54000	46 320	142 473
1	5	42000	44 175	142 473
2	4	36000	41 475	142 473
1	5	54000	40 320	142 473
1	6	62000	39 000	142 473
1	5	53000	38 424	142 473
1	5	54000	38 424	142 473
2	5	54000	36 840	142 473
1	4	36000	30 099	142 473
1	6	61000	26 325	142 473
1	4	36000	24 648	142 473
1	3	26000	23 700	142 473
8	2	18000	23 700	117 983
1	2	16000	23 700	101 418

Zdroj: Vlastní práce

Ostatní automobily

V kategorii ostatních automobilů bude uvedena silniční daň z motocyklů, pracovních strojů a traktorů. U těchto vozidel se v České republice daň neodvádí, protože jsou vozidla od daně silniční osvobozena. K jednotlivým kategoriím těchto vozidel je v Irsku stanovena pevná cena bez ohledu na technické parametry samotného vozidla. Pracovní stroje bez RZ a traktory mají v Irsku stejnou sazbu daně, což je možno vidět v následující tabulce.

Tab. 14. Silniční daň vozidel kategorií LE, SP1 a T ve společnosti ABC s r.o. (v Kč)

Pořadí	Druh	Druhy vozidel	Vozidlo	Rok výroby	ČR	Irsko
1	LE	Motocykl	Yamaha Yamaha	2005	-	1 619
2	SP1	Pracovní stroj bez RZ	Komatsu Komatsu	2000	-	2 798
3	SP1	Pracovní stroj bez RZ	Desta DVHM 2522	1994	-	2 798
4	T	Traktor	Zetor 7711	1987	-	2 798
5	T	Traktor	JMTD 22 JMTD 22	2000	-	2 798

Zdroj: Vlastní práce

Veškeré Irské sazby daně z motorových vozidel jsou opět přepočítány dle HDP na obyvatele. Obecně může být řečeno, že jsou sazby daní v Irsku z těchto vozidel relativně nízké. Sumárně za tato vozidla činí daň z vozidel za Irsko 12.811,-, avšak v porovnání s Českou republikou, kde je sazba daně nulová je to rozdíl značný.

Souhrn silniční daně

Tabulka č. 15 na straně 56 shrnuje výše uvedená data poukazující na souhrnnou silniční daň za jednotlivé kategorie vozidel České republiky a Irska společnosti ABC, s.r.o.

Souhrn silniční daně za jednotlivé kategorie vozidel za společnost ABC s r.o. za rok 2013 za Českou republiku činí 2,705.109 Kč. V Irsku je stejná daň za vybranou společnost o 7,042.479 Kč více a činí tedy 9,747.588 Kč.

Tab. 15. Souhrn silniční daně ve společnosti ABC s r.o. (v Kč)

Pořadí	Druh	Druhy vozidel	ČR	Irsko
1	M1	Osobní automobil	26 388	332 119
2	N1	Nákladní automobil	22 656	107 621
3	N2	Nákladní automobil	287 550	1 695 997
4	O2	Přívěs		
5	O3	Přívěs		
6	N3	Nákladní automobil/Tahač návěsů	2 368 515	7 599 040
7	O4	Návěs		
8	LE	Motocykl	0	1 619
9	SP1	Pracovní stroj bez RZ	0	5 596
10	T	Traktor	0	5 596
Celkem			2 705 109	9 747 588

Zdroj: Vlastní práce

Velký rozdíl mezi silniční daní v Irsku a České republice může být způsoben více aspekty, přičemž jedním z nich je odlišná ekonomická úroveň Země.

6.2.1 Silniční daně přepočtené dle HDP na obyvatele

Silniční daň Irska pouze přepočtená na CZK by byla v porovnání s Českou republikou nevypovídající, protože tyto dva státy mají naprosto jinou ekonomickou úroveň, a proto budou veškeré výsledky ještě přepočtené podle HDP na obyvatele. Jelikož ještě není znám přesný ukazatel HDP na obyvatele za rok 2013, bude v této práci použito HDP na obyvatele za rok 2012 od Mezinárodního měnového fondu.

V České republice činí HDP na obyvatele za rok 2012 kalkulované MMF 18.624 USD. V Irsku HDP na obyvatele za rok 2012 činí 45.984 USD. (List of countries by GDP, 2014, [online])

Přepočítaná silniční daň podle HDP na cenovou hladinu České republiky za jednotlivé kategorie vozidel je zobrazena v tabulce č. 16. na následující straně. Ve všech kategoriích je silniční daň v Irsku vyšší než v České republice.

Celková suma silniční daně v Irsku za společnost ABC, s r.o. za rok 2013 přepočtená na cenovou hladinu České republiky činí 3,947.942 Kč. I když se celková suma silniční daně v Irsku přiblížila celkové sumě silniční daně v ČR, je stále vyšší, a to o 1,242.833 Kč.

Tab. 16. Souhrn silniční daně ve společnosti ABC s r.o. přepočtené dle HDP na obyvatele (v Kč)

Pořadí	Druh	Druhy vozidel	ČR	Irsko
1	M1	Osobní automobil	26 388	134 519
2	N1	Nákladní automobil	22 656	43 590
3	N2	Nákladní automobil	287 550	686 906
4	O2	Přívěs		
5	O3	Přívěs		
6	N3	Nákladní automobil/Tahač návěsů	2 368 515	3 077 740
7	O4	Návěs		
8	LE	Motocykl	0	655
9	SP1	Pracovní stroj bez RZ	0	2 266
10	T	Traktor	0	2 266
Celkem			2 705 109	3 947 942

Zdroj: Vlastní práce

Jelikož se tato diplomová práce zabývá převážně environmentálními daněmi, jsou nejdůležitější rozdíly v kategorii vozidel M1, u které se v Irsku počítá silniční daň podle množství CO₂ vyprodukovaného do ovzduší. V Irsku vychází částka silniční daně za kategorii vozidel M1 na 134.519 Kč, což je o 108.131 Kč více než v České republice. Suma silniční daně v Irsku společnosti ABC, s r.o. za kategorii M1 přepočtená na HDP na obyvatele je více než 5x vyšší než v České republice.

6.3 Zhodnocení dopadů na podnik ABC, s.r.o.

V případě, že by společnost odváděla silniční daň v Irsku, tak by to na ni mohlo mít i likvidační dopad, protože rozdíl mezi částkami 2,705.109 Kč a 9,747.588 Kč je obrovský. Záleželo by hodně na celkových výnosech a nákladech společnosti a tedy i na výsledku hospodaření po zdanění (tedy na čistém zisku společnosti).

Celkové náklady na daně a poplatky společnosti mají mírný konstantní nárůst a od roku 2010 do roku 2012 se pohybují okolo 15 milionů Kč. Zisk společnosti má stejně jako daně konstantní mírný nárůst a jeho celková výše se pohybuje okolo 500 tisíc Kč za rok.

6.3.1 Analýza dopadů na podnik ABC, s.r.o.

Při jednoduchém výpočtu, kdy by se navýšila částka daní o rozdíl mezi silniční daní v ČR a v Irsku a o stejnou výši by se понížil výsledek hospodaření společnosti, se dojde k jednoznačnému závěru. Tímto závěrem je to, že celková výše nákladů na daně vzroste

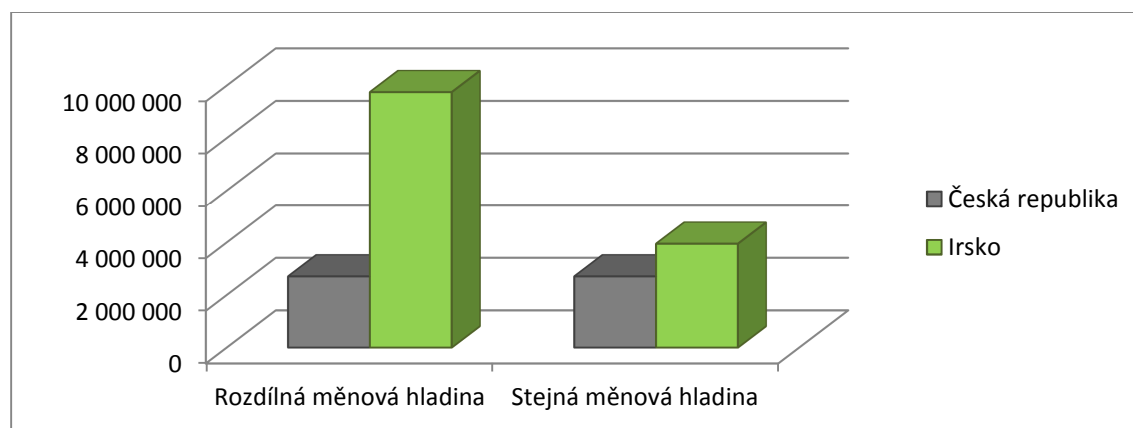
na částku přes 22 milionů Kč a ze zisku se stane ztráta ve výši okolo 6,5 mil Kč. Jedním z mnoha důvodů, proč je celková suma silniční daně v ČR oproti Irsku tak rozdílná, je taky skutečnost, že společnost má v držení pracovní a zemědělské stroje, které v ČR nejsou předmětem daně a motocykl, který je v ČR od daně osvobozen. Avšak v Irsku se za tyto vozidla silniční daň platí.

I když se výsledky zdají jasné, že by změna sídla podnikání byla pro společnost nevýhodná, nemusí tomu tak být. Tím, že by společnost podnikala na území Irska, její tržby by se pohybovaly v jiných výších než jaké má tržby na území České republiky. Každopádně pokud by tržby zůstaly stejné, bude mít podnikání na společnost po několika letech likvidační důsledek z důvodu dlouhodobé ztráty.

Další možností, jak snížit výdaje na silniční daň by bylo zúžení vozového parku společnosti, avšak tento čin by mohl být kontraproduktivní, protože společnost její vozidla „živí“ a z nich společnosti plynou tržby. Tímto způsobem by se mohla dostat opět přes dlouhodobou ztrátu až k likvidaci.

Přepočtená silniční daň pomocí HDP na obyvatele

Z určitého hlediska lze náklady na silniční daň srovnat, i když nejsou známy možné tržby, kterých by společnost dosáhla v případě, že by podnikala na území Irska. Způsob, kterým lze výsledky srovnat tkví v přepočtu silniční daně na ekonomickou hladinu České republiky pomocí HDP na jednoho obyvatele. Rozdíl mezi celkovou výší silniční daně za jednotlivé státy nepřepočtené a přepočtené dle cenové hladiny České republiky lze vidět v následujícím grafu.



Graf. 6. Silniční daň společnosti ABC s.r.o. nepřepočtená a přepočtená dle cenové hladiny ČR

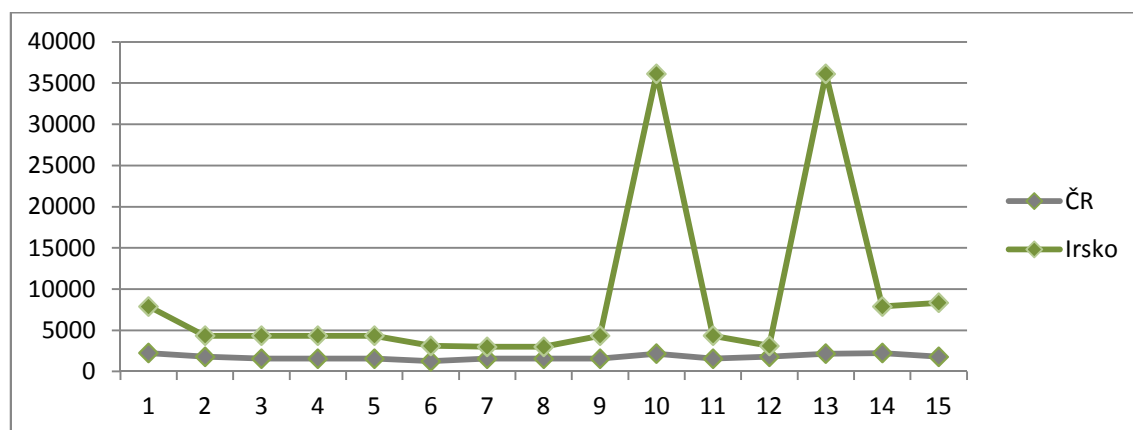
Celková přepočtená výše silniční daně za Irsko činí 3,947.942 Kč, což je o 1,242.833 Kč více než v České republice. Když touto skutečností zvýšíme náklady na daně a zároveň tímto ponížíme zisk, ztráta z podnikání se nám za jeden rok rapidně sníží, a to na částku okolo 700 tisíc Kč. Náklady se potom zvýší na 16,2 mil. Kč. Samozřejmě je podnik stále ve ztrátě, takže i takto se může dopracovat až k likvidaci podniku z důvodu dlouhodobé ztráty.

Velkým nedostatkem v posuzování, ve které zemi by bylo podnikání, co se týče silniční daně, výhodnější pro společnost ABC, s r.o. je, že autorovi není známa přesná situace tržeb v oblasti dopravních služeb v Irsku.

Komparace silniční daně kategorie vozidel M1

Rozdíl mezi silniční daní vozidel v kategorii M1 za Českou republiku a Irsko je u společnosti ABC, s r.o. ohromný. Při nepřepočtené silniční dani na cenovou hladinu jedné země dělá rozdíl 305.731 Kč, což je 1158,6 % k silniční dani České republiky. U přepočtených cen na cenovou hladinu České republiky činí rozdíl 108.131 Kč a v procentuálním vyjádření k sumě za Českou republiku je to 409,8 %.

Z výpočtů je jasné, že rozdíl mezi silniční daní za Irsko a Českou republiku se výrazně snížil, avšak i nadále zůstal velký, proto budou popsány rozdíly mezi jednotlivými vozidly.



Graf. 7. Srovnání silničních daní u osobních vozidel společnosti ABC s r.o. přepočtené dle HDP

Graf č. 7 na straně 59 zobrazuje silniční daň České republiky a Irsku, přičemž silniční daň Irsku za jednotlivá vozidla je přepočtená na cenovou hladinu České republiky pomocí HDP na obyvatele.

Největší rozdíl mezi daní v ČR a Irsku je u vozidel 10 a 13. V obou případech jde o vozidlo Mercedes-Benz Viano, které má oproti ostatním vozidlům v kategorii M1 velké množství emisí CO₂ (244). U ostatních vozidel v této kategorii se hodnoty pohybují mezi 122 až 175 jednotkami. Jelikož se v ČR zdaňuje podle obsahu vozidel, fakt vysokých emisí silniční daň za ČR nezaregistrovala. Základ bez slevy za nová vozidla je sice také o něco vyšší oproti ostatním vozidlům (o 600 Kč), ale sleva za nové vozidlo tuto skutečnost snížila.

U všech vozidel jsou jednoznačně v kategorii M1 vyšší ceny v případě silniční daně vypočtené dle Irského daňového zákona. V některých případech jsou tyto rozdíly malé a v některých výrazné.

Komparace silniční daně ostatních kategorií vozidel

U ostatních kategorií vozidel nejsou rozdíly tak markantní jako u kategorie vozidel M1. Rozdíly u ostatních vozidel, u přepočtených sum na cenovou hladinu ČR, maximálně do 2,4 násobku ceny. U těchto vozidel je největší relativní rozdíl sum u kategorie N2, ve které jsou zahrnuty i přívěsy O2 a O3. Naopak největší absolutní rozdíl je u kategorie vozidel N3, ve které jsou také návěsy O4. Tento rozdíl činí u přepočtených cen na cenovou hladinu České republiky celkem 709.225 Kč.

Další rozdíl mezi hodnotami vzniká skutečností, že v České republice nejsou pracovní a zemědělské stroje předmětem silniční daně a motocykly jsou od ní osvobozeny, avšak v Irsku se za daná vozidla silniční daň odvádí. Tato skutečnost je ovšem marginální vzhledem k celkovému rozdílu mezi daněmi. U zmíněných vozidel činí silniční daň v Irsku přepočtená na cenovou hladinu České republiky 5.187 Kč.

7 Diskuze

Problém globálních změn je v současné době velice živým a diskutovaným tématem, o které se lidé začali zajímat převážně v polovině 20 století. Tuto situaci je potřeba začít řešit, protože stav životního prostředí se v současné době spotřební ekonomiky rapidně mění a prozatím je jeho budoucí vývoj neodhadnutelný. Na daný problém reagovaly většinou státy Evropské Unie pozitivně a začaly zavádět různé ekologické daně.

Někteří vědci zastávají názor, že by vláda neměla do snižování emisí zasahovat, ale měla by nechat působit sílu trhu. Jejich hlavní představou je, že by byly emise oceňovány cenou, jejíž zvyšování by vedlo ke snižování emisí CO₂, přičemž by uhlíková daň měla fungovat na principu přerozdělování.

Zdaňování vyššími sazbami energeticky náročných produktů by mohlo vést ke změně struktury spotřeby směrem k ekologicky šetrnějším produktům. Tento stav může být chápán za pozitivní, protože proces snižování skleníkových plynů je v současné době spojován s ochranou ovzduší a tím i celkově s ochranou životního prostředí na planetě Zemi.

V České republice jsou již některé formy environmentálních daní od roku 2008 zavedeny, a to například daň za fosilní paliva, která jsou dodávána konečnému spotřebiteli, a také na elektřinu vyráběnou z neobnovitelných zdrojů. O těchto dvou daních se z hlediska ekologie stále diskutuje a uvažuje se o přeměně na uhlíkovou daň, která by byla závislá na výši emisí CO₂. Další environmentální daní, o které se v České republice uvažuje, je daň silniční, která by byla kalkulovaná dle množství emisí CO₂, a kterou se zabývá i tato diplomová práce.

Silniční daň kalkulovanou dle množství emisí CO₂ začíná postupně zavádět stále více evropských států. Obvykle ji státy zavádějí pouze na novější osobní a užitková vozidla kategorie M1, protože v současné době již mají výrobci povinnost údaj o množství emisí CO₂ produkovaných vozidlem zveřejňovat. Tento údaj je zapsán spolu s dalšími technickými parametry vozu do velkého technického průkazu.

V práci je sledován především dopad zavedení environmentální daně na vybraný dopravní podnik, avšak je v ní i porovnáno celkové daňové zatížení vybraného podniku silniční daní České republiky a Irska. Celkové daňové srovnání dle daňových zákonů vybraných dvou zemí bylo vyhotoveno především kvůli kompletní komparaci a analýze situace podniku.

Podle výpočtů bylo zjištěno, že vybraný dopravní podnik by se v případě zavedení stejných sazeb daní (nepřepočtených i přepočtených na cenovou hladinu České republiky pomocí HDP na obyvatele), dostal do dlouhodobé ztráty z důvodu vysokých odvodů silniční daně. V případě zavedených stejných sazeb by patrně řešilo stejnou situaci více dopravních podniků, které mají obsáhlý vozový park a nemůžou si dovolit jejich rychlou obměnu za vozidla s nízkou produkcí emisí. Nejhůře by na tom byly malé a střední podniky, které vykazují malé tržby a rychlý nárůst daňové povinnosti by byl pro ně likvidační.

Z ekonomického pohledu by patrně zpřísnění podmínek ochrany životního prostředí mohlo zvýšit náklady podniků.

Z krátkodobého hlediska by tato situace mohla vést k omezení investičních aktivit a produkce a to jak v měřítku místním tak i národním. V případě, že by ostatní státy nepřijali stejná opatření, mohlo by zavedení environmentálních daní také negativně působit na konkurenceschopnost v mezinárodním měřítku. Z dlouhodobého hlediska však může dojít k podpoře rozvoje šetrnějšího podnikání k životnímu prostředí, což by mohlo vést přes zvyšování investic a produkce až k opětovnému ekonomickému růstu.

Z ekonomického hlediska vede omezování produkce, v zájmu ochrany životního prostředí v krátkém období, také k vyšší nezaměstnanosti a nižším výnosům veřejných rozpočtů z daní z příjmu fyzických a právnických osob. Nižší výnos při zavedení ekologických poplatků a daní může být kompenzován právě z daní a poplatků vybraných za neekologické podnikání.

V dlouhém období můžou naopak, s rozvojem ekologicky šetrných produktů, vznikat nové pracovní příležitosti. Dále může, s novým zaměřením na ekologicky šetrnější výrobky a služby, dojít k objevení nových trhů a k získání konkurenceschopnosti i na zahraničních trzích.

Politika životního prostředí působí nejen v ekonomické, ale také v sociální oblasti. Různé nástroje mají rozdílné dopady na skupiny podniků i obyvatel.

Před zaváděním nového nástroje musí být vždy dostatečně zváženo jeho dopad na jednotlivé makroekonomické subjekty. Neúměrně nastavené nástroje by mohli vést k likvidacím některých subjektů podnikajících na území České republiky nebo k jejich nutnému přesunu na jiné, pro ně výhodnější, trhy.

Třetí Newtonův zákon – Zákon akce a reakce – lze aplikovat i v případě zavádění environmentálních daní. Každá neúměrná změna může mít nedožrnné následky, proto by se mělo v případě zavádění ekologické silniční daně postupovat s ohledem na možnosti a sílu podnikatelského sektoru České republiky.

8 Závěr

Diplomová práce se zabývá zhodnocením situace v oblasti environmentálního zdaňování v Evropské Unii a zkoumá dopad zavedení tohoto zdaňování dle irského daňového zákona na vybranou dopravní společnost podnikající na území České republiky. U vybrané společnosti, která není v práci jmenována, je srovnán rozdíl daňového zatížení mezi Českou republikou a Irskem.

Daň z emisí CO₂ je zavedena v několika členských státech Evropské Unie z důvodu potřebného snižování emisí skleníkových plynů, které jsou vypouštěny do ovzduší. Snahou Evropské Unie je její zavedení do všech evropských států, pro znevýhodnění subjektů, které poškozují životní prostředí vypouštěním emisí do ovzduší.

Teoretická část práce je nejprve zaměřena na environmentální ekonomii a environmentální politiku a pojmy s tím spojené. Následně jsou v teoretické části práce popsány ekologické daně, jejich druhy, funkce a jejich harmonizace napříč Evropskou Unií. Majoritou teoretické části je daň silniční, ilustrovaná nejprve dle daňového zákona České republiky a následně dle Irska.

V praktické části je popsána činnost vybrané dopravní společnosti a jsou specifikována její vozidla, dle jednotlivých kategorií. Podle jednotlivých kategorií jsou také separovány prezentované výsledky silniční daně za Českou republiku a Irsko, které jsou zobrazeny v tabulkách i grafech. Pro další analýzu a srovnání jsou všechny částky silniční daně za Irsko převedeny na cenovou hladinu České republiky dle HDP na obyvatele.

Dosažený výsledek práce poukazuje na rozdíl mezi silniční daní vybraného podniku v České republice a Irsku, který je, jak v celkových cenách, tak i v přepočtených cenách na cenovou hladinu České republiky dle HDP na obyvatele, obrovský. Nepřepočtený rozdíl silniční daně z osobních vozidel mezi Českou republikou a Irskem činí 305.731 Kč a přepočtený potom 108.131 Kč. Rozdíl silniční daně České republiky a Irska společnosti ABC, s.r.o. za celý vozový park činí 7,042.479 Kč, přičemž v případě přepočtu silniční daně Irska na cenovou hladinu České republiky dle HDP na obyvatele činí celkově 1,242.833 Kč.

Vlastní analýza dopadů na vybranou dopravní společnost poukazuje na hlavní problém v případě zavedení environmentálních daní dle irského daňového zákona. Přepočtem HDP na obyvatele bylo zjištěno, že by se spousta podniků mohla dostat do dlouhodobé ztráty a postupně dospět až k likvidaci. Zavádění ekologických daní na bázi emisí CO₂ však nemusí být vyloučeno. Vždy se musí postupovat s ohledem na situaci dané země (v tomto případě České republiky), a také s ohledem na podnikající subjekty na jejím území.

Veškeré úpravy sazeb daní jsou složitými procesy a vzhledem k citlivosti poplatníků na toto téma, není jejich komplexní změna jednoduchá. V práci se podařilo naplnit všechny stanovené souhrnné i dílčí cíle.

Ať už politika životního prostředí využívá k naplnění svých cílů jakékoliv ekonomické nástroje, přináší s sebou vždy dopady na ekonomiku dané země a v neposlední řadě na její subjekty. Zda je zdanění pomocí emisí CO₂ vhodný způsob pro snižování emisí skleníkových plynů, zlepšení stavu životního prostředí a ochranu klimatu ukáže budoucnost.

9 Literatura

Literární zdroje:

HAMERNÍKOVÁ, Bojka; MAAYTOVÁ, Alena a kol. *Veřejné finance*. Vyd. 2. Praha : Wolters Kluwer CR, 2010. 340 s. ISBN 978-80-7357-497-0

KUBÁTOVÁ, K. *Daňová teorie a politika*. 5. aktualiz. vydání Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. 276 s. ISBN 978-80-7357-574-8.

STEJSKAL, J. *Daňová teorie a politika II. Díl*. Vyd. 1. Pardubice: Tiskařské středisko Univerzity Pardubice, 2008. 87 s. ISBN 978-80-7395-146-7

ŠIROKÝ, J. *Daňová teorie: s praktickou aplikací*. Vyd. 2. Praha: C.H. Beck, 2008. 301 s. ISBN 978-80-7400-005-8.

BROMOVÁ, V. *Environmentální zdanění v zemích EU*, Brno, 2012. Diplomová práce. Mendelova Univerzita v Brně, Provozně ekonomická fakulta.

MARTINOVIČOVÁ, D. *Základy ekonomiky podniku*, Vyd. 1. Brno: B.I.B.S, 2006. 178 s. ISBN 80-86575-46-2

Internetové zdroje:

Environmentální politika [online]. c2011, [cit. 2013-11-15]. Dostupné z: <http://www.enviwiki.cz/wiki/Environment%C3%A1ln%C3%AD_politika>

Ekonomické nástroje [online]. c2013, [cit. 2013-11-15]. Dostupné z: <http://www.enviwiki.cz/wiki/Ekonomick%C3%A9_n%C3%A1stroje>

Normativní nástroje [online]. c2013, [cit. 2013-11-15]. Dostupné z: <http://www.enviwiki.cz/wiki/Normativn%C3%AD_n%C3%A1stroje>

Životní prostředí [online]. c2013, [cit. 2013-11-15]. Dostupné z: <http://europa.eu/pol/env/index_cs.htm>

BUSINESSINFO.CZ *Evropská politika ochrany životního prostředí* [online]. c1997-2013, [cit. 2013-11-18]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/evropska-politika-ochrany-zivotniho-5151.html#pri2>>

EUROSKOP.CZ *Životní prostředí* [online]. c2005-13, [cit. 2013-11-21]. Dostupné z: <<https://www.euroskop.cz/8926/17294/clanek/zivotniprostredi/>>

Ministerpstvo životního prostředí *Environmentální politika a nástroje* [online]. c2008-2012, [cit. 2013-11-24]. Dostupné z: <http://www.mzp.cz/cz/environmentalni_politika_nastroje>

Ministerpstvo životního prostředí *Ekologická daňová reforma* [online]. c2008-2012, [cit. 2014-01-11]. Dostupné z: <<http://www.mzp.cz/cz/edr>>

Ministerpstvo životního prostředí *Emisní obchodování* [online]. c2008-2012, [cit. 2014-01-25]. Dostupné z: <http://www.mzp.cz/cz/emisni_obchodovani>

CENIA [online]. c2008-2012, [cit. 2013-11-24]. Dostupné z: <<http://www.cenia.cz/>>

EnviWeb.cz *Výkladový slovník environmentálních výrazů* [online]. c2003-2012, [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <<http://www.enviweb.cz/eslovník/159>>

Environmental Taxation A Guide for Policy Makers [online]. September 2011, [cit. 2014-01-06]. Dostupné z: <<http://www.oecd.org/env/tools-evaluation/48164926.pdf>>

Environmental Terminology and Discovery Service (ETDS) [online]. 2013, [cit. 2014-01-07]. Dostupné z: <http://glossary.eea.europa.eu/terminology/concept_html?term=environmental%20tax>

Směrnice EU [online]. 2012, [cit. 2014-01-08]. Dostupné z: <<http://energostat.cz/eu-smernice.html>>

Environmentální daně v ČR, [online]. 2012 [cit. 2014-01-20]. Dostupné z: <http://etext.czu.cz/php/skripta/kapitola.php?titul_key=73&idkapitola=92>

PATRIA ONLINE *Domácí průmyslové podniky dostanou 172 milionů volných emisních povolenek, uvedlo ministerstvo* [online]. c1997-2014, [cit. 2014-1-25]. Dostupné z: <<http://www.patria.cz/zpravodajstvi/2544878/domaci-prumyslove-podniky-dostanou-172-milionu-volnych-emisnich-povolenek-vedlo-ministerstvo.html>>

PATRIA ONLINE *Země EU schválily pravidla pro stažení emisních povolenek z trhu* [online]. c1997-2014, [cit. 2014-1-25]. Dostupné z: <<http://www.patria.cz/zpravodajstvi/2544878/domaci-prumyslove-podniky-dostanou-172-milionu-volnych-emisnich-povolenek-vedlo-ministerstvo.html>>

„Taxes in Europe – Tax reforms“ database [online]. 2014, [cit. 2014-2-15]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/gen_info/info_docs/tax_inventory/index_en.htm>

Department of the Environment, Community and Local Government *Motor tax*, [online]. c2007, [cit. 2014-2-15]. Dostupné z: <<http://www.environ.ie/en/LocalGovernment/MotorTax>>

List of countries by GDP (nominal) per capita [online]. 2014, [cit. 2014-3-16]. Dostupné z: <[http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_\(nominal\)_per_capita](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(nominal)_per_capita)>

Ostatní zdroje

KAČMÁROVÁ, P., Databáze OECD/EEA ekonomických nástrojů ochrany životního prostředí: Poplatky a daně. [online]. In: CENIA, 2012 [cit. 2014-01-06]. Dostupné z: <<http://www1.cenia.cz/www/sites/default/files/Databaze%20OECD.pdf>>

Seznam obrázků

Obr. 1	Místo daní v soustavě ekonomických nástrojů ochrany ŽP (Široký, 2008, s. 199)	27
Obr. 2	Druhy ekologických daní dle Nellora (Široký, 2008, s. 202)	28

Seznam grafů

Graf. 1.	Srovnání silničních daní u osobních vozidel společnosti ABC s r.o.	49
Graf. 2.	Srovnání silničních daní u vybraných osobních vozidel společnosti ABC s r.o.	49
Graf. 3.	Srovnání silničních daní u vozidel kategorie N1 společnosti ABC s r.o.	51
Graf. 4.	Srovnání silničních daní u vozidel 1-8 kategorie N2, O2 a O3 společnosti ABC s r.o.	53
Graf. 5.	Srovnání silničních daní u vozidel 9-20 kategorie N2, O2 a O3 společnosti ABC s r.o.	53
Graf. 6.	Silniční daň společnosti ABC s r.o. nepřepočtená a přepočtená dle cenové hladiny ČR	58
Graf. 7.	Srovnání silničních daní u osobních vozidel společnosti ABC s r.o. přepočtené dle HDP	59

Seznam tabulek

Tab. 1.	Přehled poplatků a daní v ČR souvisejících s ochranou ŽP	35
Tab. 2.	Investiční náklady na ochranu životního prostředí	37
Tab. 3.	Neinvestiční náklady na ochranu životního prostředí	38
Tab. 4.	Tržby z prodeje služeb na ochranu životního prostředí	39
Tab. 5.	Tržby z prodeje vedlejších produktů na ochranu životního prostředí	40
Tab. 6.	Slevy a příplatky k základním sazbám silničních daní	41
Tab. 7.	Roční sazby daní u osobních automobilů v ČR	42
Tab. 8.	Množství druhů vozidel ve společnosti ABC s r.o.	45
Tab. 9.	Vozidla kategorie M1 ve společnosti ABC s r.o.	46
Tab. 10.	Silniční daň vozidel kategorie M1 ve společnosti ABC s r.o. (v Kč)	48
Tab. 11.	Silniční daň vozidel kategorie N1 ve společnosti ABC s r.o. (v Kč)	50
Tab. 12.	Silniční daň vozidel kategorie N2, O2 a O3 ve společnosti ABC s r.o. (v Kč)	52
Tab. 13.	Silniční daň vozidel kategorie N3 a O4 ve společnosti ABC s r.o. (v Kč)	54
Tab. 14.	Silniční daň vozidel kategorií LE, SP1 a T ve společnosti ABC s r.o. (v Kč)	55
Tab. 15.	Souhrn silniční daně ve společnosti ABC s r.o. (v Kč)	56
Tab. 16.	Souhrn silniční daně ve společnosti ABC s r.o. přepočtené dle HDP na obyvatele (v Kč)	57

Seznam zkratk

CENIA	Česká informační agentura životního prostředí
ČNB	Česká národní banka
EDR	Ekonomická daňová reforma
EP	Environmentální politika
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
EU ETS	European Union Emission Trading Scheme
FO	Fyzická osoba
IET	International Emission Trading
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
POP	Právnícká osoba
SPŽP	Státní politika životního prostředí
ZPF	Zemědělský půdní fond
ŽP	Životní prostředí

Přílohy

A Zdanění emisí CO² v zemích EU

Stát EU	Daň z CO ₂ (obdobná daň)	Registrační daň	Cirkulační daň	Podniková daň z automobilů
Belgie				ANO
Bulharsko				
Česká republika				
Dánsko	ANO	ANO	ANO	
Estonsko	ANO (obdobná daň)			
Finsko	ANO	ANO	ANO	
Francie		ANO		ANO
Irsko	ANO	ANO	ANO	
Itálie				
Kypr		ANO	ANO	
Litva				
Lotyšsko		ANO		
Lucembursko			ANO	
Maďarsko				
Malta		ANO	ANO	
Německo			ANO	
Nizozemsko	ANO	ANO	ANO	
Polsko				
Portugalsko		ANO	ANO	
Rakousko		ANO		
Rumunsko		ANO		
Řecko			ANO	
Slovensko				
Slovinsko	ANO	ANO		
Španělsko		ANO		
Švédsko	ANO		ANO	
Velká Británie	ANO (obdobná daň)		ANO	ANO

Zdroj: Diplomová práce Bromová Věra (vlastní úprava)

B Roční sazba daně u návěsů a ostatních vozidel v české daňové soustavě

Při počtu náprav	Hmotnost	Cena (Kč)
1 náprava	do 1 tuny	1 800
	nad 1 t do 2 t	2 700
	nad 2 t do 3,5 t	3 900
	nad 3,5 t do 5 t	5 400
	nad 5 t do 6,5 t	6 900
	nad 6,5 t do 8 t	8 400
	nad 8 t	9 600
2 nápravy	do 1 tuny	1 800
	nad 1 t do 2 t	2 400
	nad 2 t do 3,5 t	3 600
	nad 3,5 t do 5 t	4 800
	nad 5 t do 6,5 t	6 000
	nad 6,5 t do 8 t	7 200
	nad 8 t do 9,5 t	8 400
	nad 9,5 t do 11 t	9 600
	nad 11 t do 12 t	10 800
	nad 12 t do 13 t	12 600
	nad 13 t do 14 t	14 700
	nad 14 t do 15 t	16 500
	nad 15 t do 18 t	23 700
	nad 18 t do 21 t	29 100
	nad 21 t do 24 t	35 100
	nad 24 t do 27 t	40 500
	nad 27 t	46 200
3 nápravy	do 1 tuny	1 800
	nad 1 t do 3,5 t	2 400
	nad 3,5 t do 6 t	3 600
	nad 6 t do 8,5 t	6 000
	nad 8,5 t do 11 t	7 200
	nad 11 t do 13 t	8 400
	nad 13 t do 15 t	10 500
	nad 15 t do 17 t	13 200
	nad 17 t do 19 t	15 900
	nad 19 t do 21 t	17 400
	nad 21 t do 23 t	21 300

	nad 23 t do 26 t	27 300
	nad 26 t do 31 t	36 600
	nad 31 t do 36 t	43 500
	nad 36 t	50 400
4 nápravy a více náprav	do 18 tun	8 400
	nad 18 t do 21 t	10 500
	nad 21 t do 23 t	14 100
	nad 23 t do 25 t	17 700
	nad 25 t do 27 t	22 200
	nad 27 t do 29 t	28 200
	nad 29 t do 32 t	33 300
	nad 32 t do 36 t	39 300
	nad 36 t	44 100

Zdroj: Zákon č. 16/1993 Sb. o dani silniční, 2012

C Sazby daní v Irsku pro osobní automobily registrované před 1. lednem 2008 (v EUR)

Objem motoru (cm ³)	Cena/rok	Cena/půl roku	Cena/čtvrtletí	Cena/měsíc
Méně než 1000	199	110	56	19,9
Mezi 1001 a 1100 včetně	299	165	84	29,9
Mezi 1101 a 1200 včetně	330	183	93	33,0
Mezi 1201 a 1300 včetně	358	198	101	35,8
Mezi 1301 a 1400 včetně	385	213	108	38,5
Mezi 1401 a 15000 včetně	413	229	116	41,3
Mezi 1501 a 1600 včetně	514	285	145	51,4
Mezi 1601 a 17000 včetně	544	301	153	54,4
Mezi 1701 a 1800 včetně	636	352	179	63,6
Mezi 1801 a 19000 včetně	673	373	190	67,3
Mezi 1901 a 2000 včetně	710	394	200	71,0
Mezi 2001 a 2100 včetně	906	502	255	90,6
Mezi 2101 a 2200 včetně	951	527	268	95,1
Mezi 2201 a 2300 včetně	994	551	280	99,4
Mezi 2301 a 2400 včetně	1034	573	292	103,4
Mezi 2401 a 2500 včetně	1080	599	305	108,0
Mezi 2501 a 2600 včetně	1294	718	365	129,4
Mezi 2601 a 2700 včetně	1345	746	379	134,5
Mezi 2701 a 2800 včetně	1391	772	392	139,1
Mezi 2801 a 2900 včetně	1443	800	407	144,3
Mezi 2901 a 3000 včetně	1494	829	422	149,4
Více než 3001	1809	1003	511	180,9
Elektrický pohon	120	66	33	12,0

D Sazby daní v Irsku pro osobní automobily registrované po 1. lednu 2008 (v EUR)

Skupina	Úroveň emisí CO ₂ (g/km)	Cena/rok	Cena/půl roku	Cena/čtvrtletí	Cena/měsíc
A0	0	120	66	33	12
A1	Nad 0 do 80 včetně	170	94	48	17
A2	Nad 80 do 100 včetně	180	99	50	18
A3	Nad 100 do 110 včetně	190	105	53	19
A4	Nad 110 do 120 včetně	200	111	56	20
B1	Nad 120 do 130 včetně	270	149	76	27
B2	Nad 130 do 140 včetně	280	155	79	28
C	Nad 140 do 155 včetně	390	216	110	39
D	Nad 155 do 170 včetně	570	316	161	57
E	Nad 170 do 190 včetně	750	416	211	75
F	Nad 190 do 225 včetně	1200	666	339	120
G	Více než 225	2350	1304	663	235

**E Sazby daní v Irsku pro autobusy, minibusy a trajekty
(v EUR)**

Počet sedadel	Cena/rok	Cena/půl roku	Cena/čtvrtletí	Cena/měsíc
Od 9 do 20 včetně	154	85	43	15,4
Od 21 do 40 včetně	202	112	57	20,2
Od 41 do 60 včetně	403	223	113	40,3
61 a více	403	223	113	40,3

F Sazby daní v Irsku pro nákladní automobily (v EUR)

Nenaložená hmotnost (kg)	Cena/rok	Cena/půl roku	Cena/čtvrtletí	Cena/měsíc
Méně než 3000	333	184	94	33.30
Mezi 3001 a 4000 včetně	420	233	118	42.00
Mezi 4001 a 5000 včetně	543	301	153	54.30
Mezi 5001 a 6000 včetně	753	417	212	75.30
Mezi 6001 a 7000 včetně	1019	565	287	101.90
Mezi 7001 a 8000 včetně	1282	711	362	128.20
Mezi 8001 a 9000 včetně	1584	879	447	158.40
Mezi 9001 a 10 000 včetně	1886	1046	532	188.60
Mezi 10 001 a 11 000 včetně	2188	1214	618	218.80
Mezi 11 001 a 12 000 včetně	2490	1381	703	249.00
Mezi 12 001 a 13 000 včetně	2792	1549	788	279.20
Mezi 13 001 a 14 000 včetně	3094	1717	874	309.40
Mezi 14 001 a 15 000 včetně	3396	1884	959	339.60
Mezi 15 001 a 16 000 včetně	3698	2052	1044	369.80
Mezi 16 001 a 17 000 včetně	4000	2220	1130	400.00
Mezi 17 001 a 18 000 včetně	4302	2387	1215	430.20
Mezi 18 001 a 19 000 včetně	4604	2555	1300	460.40
Mezi 19 001 a 20 000 včetně	4906	2722	1385	490.60
20 000 a víc	5195	2883	1467	519.50
Elektrický pohon ne více než 1 500 kg	92	-	-	9,2

G Seznam nákladních vozidel společnosti ABC s r.o. kategorií N1, N2 a N3

Vozidla kategorie N1 ve společnosti ABC s r.o.

Vozidlo	Rok výroby	počet sedadel	počet náprav	Obsah	Výkon	Hmotnost
Volkswagen Crafter	2012	2/3	2	1968	120	3500
Volkswagen Crafter	2012	2/3	2	1968	100	3500
Volkswagen Crafter	2012	2/3	2	1968	100	3500
Mercedes-benz Viano	2004	7	2	2148	110	2750
Škoda pickup LS	2001	2	2	1896	47	1600
VW LT	2003	3	2	2461	70	2000
Kia ED	2007	5	2	1396	80	1880
Kia Ceed	2007	5	2	1396	80	1865
Kia Ceed	2007	5	2	1396	80	1865
Kia Ceed	2007	5	2	1396	80	1880
Kia Ceed	2008	5	2	1396	80	1880

Zdroj: Velké technické průkazy vozidel společnosti (vlastní úprava)

Vozidla kategorie N2 ve společnosti ABC s r.o.

Vozidlo	Rok výroby	počet sedadel	počet náprav	Obsah	Výkon	Hmotnost
Iveco	1995	3	2	5861	130	10000
Renault Mascott	2005	3	2	2953	115	6500
Renault Midlum	2005	3	2	2953	115	6500
Renault Mascott	2005	3	2	2953	115	10000
Renault Mascott	2005	3	2	2953	115	6500
MAN 8.163LC	1998	2	2	4580	114	7490
MAN 12.180	2006	2	2	4580	132	11990
Renault	2005	3	2	2953	115	6500
MAN TGL 12.180	2006	2	2	4580	132	11990
IVECO	2000	2	2	5861	130	11990
Mercedes benz	1996	3	2	5958	97	9200
MAN8.163LC	1998	2	2	4580	114	7490
Mercedes benz	1996	2	2	5958	97	9200
Mercedes benz	1996	3	2	5958	97	9200
MAN 12.180	2005	2	2	4580	132	11990
Renault	2005	3	2	2953	115	6500
IVECO	1995	3	2	5861	130	10000

MAN 8.153LC	1998	2	2	4580	114	7490
Iveco	2000	2	2	5861	130	11990
Mercedes benz	1996	5	5	5958	97	9200

Zdroj: Velké technické průkazy vozidel společnosti (vlastní úprava)

Vozidla kategorie N3 ve společnosti ABC s r.o.

Vozidlo	Rok výroby	počet sedadel	počet náprav	Obsah	Výkon	Hmotnost
MAN TGX 18.440	2010	2	2	10518	324	18000
MAN TGA 03, 26.390 6X2-2LL	2004	2	2	10518	316	18000
MAN TGA	2005	2	2	10518	316	18000
MAN TGA	2004	2	2	12816	353	18000
MAN TGA 18.430	2005	2	2	10518	316	18000
MAN TGA	2004	2	2	10518	316	18000
MAN TGA	2005	2	2	10518	316	18000
MAN TGA 18.430	2005	2	2	10518	316	18000
MAN TGA01	2004	2	2	10518	287	18000
MAN TGA 26.390 6x2-2	2005	2	3	10518	287	26000
MAN TGA 18.430	2005	2	2	10518	316	18000
MAN 12.225	2003	2	2	11967	301	18000
MAN 18.390	2004	2	2	10518	316	18000
MAN 18.433 FLS	2005	2	2	10518	316	18000
MAN 26.440	2007	2	2	10518	324	18000
MAN TGX 18.440 4X2 BLS	2011	2	2	10518	324	18000
MAN 18.390 4x2 BLS	2004	2	2	10518	287	18000
Scania	2006	2	2	11705	309	18000
MAN TGX 24.440	2008	2	3	10518	324	25000
MAN TGA01	2004	2	2	10518	287	18000
MAN TGM	2012	2	2	6871	213	18000
MAN TGM	2013	2	2	6871	213	18000
MAN TGX	2011	2	2	10518	324	18000
MAN TGX	2010	2	2	10518	324	18000
MAN TGA01	2004	2	2	10581	287	18000
MAN TGX	2011	2	2	10518	324	18000
MAN TGX 18.440	2011	2	2	10518	324	18000
Liaz 18.33 PB	2000	2	2	11940	242	18000
MAN TGX 18.440	2011	2	2	10518	324	18000
MAN TGX 18.440 4X2 BLS	2011	2	2	10518	324	18000
MAN TGX	2008	2	2	12419	353	18000
MAN TGS 26,440 6x2 2BL	2009	2	3	10518	324	26000
MAN TGX 18.440	2008	2	2	10518	324	18000
MAN TGX 18.440	2008	2	2	10518	324	18000

MAN TGX 18.440 4X2 BLS	2010	2	2	10518	324	18000
MAN TGX 18.440 4X2 BLS	2011	2	2	10518	324	18000
MAN TGX 18.440 4x2 B	2011	2	2	10518	324	18000
MAN TGX 18.440	2011	2	2	10518	324	18000
MAN TGX 18.480 4X2 BLS	2012	2	2	12419	353	18000
MAN 26.403	2002	2	2	11967	301	18000
MAN TGA	2004	2	2	12816	353	18000
MAN TGA	2005	2	2	10518	316	18000
MAN TGM 18.290	2011	2	2	6871	213	18000
MAN TGX 18.440 4x2 BLS	2013	2	2	10518	324	18000
MAN TGX 18.440 4x2 BLS	2013	2	2	10518	324	18000
MAN TGX 18.440 4X2 LLS-U	2013	2	2	12419	324	18000
MAN TGX	2013	2	2	10518	324	18000
SCANIA	2006	2	2	11705	309	18000
MAN TGS	2013	2	3	10518	324	26000
MAN TGX 18.440	2011	2	2	10518	324	18000
MAN TGX 18.440	2013	2	2	10518	324	18000
MAN TGX 18.440	2011	2	2	10518	324	18000
MAN 18.285 LC	2001	2	2	6871	206	18000
MAN TGA01	2004	2	2	12667	157	16000
MAN TGA	2004	2	2	10518	316	18000

Zdroj: Velké technické průkazy vozidel společnosti (vlastní úprava)

H Seznam přívěsů a návěsů společnosti ABC s r.o. kategorií O2, O3 a O4

Vozidla kategorie O2 ve společnosti ABC s r.o.

Vozidlo	Rok výroby	počet sedadel	počet náprav	Obsah	Výkon	Hmotnost
BSS, PV 16,12	1987	0	2	0	0	16000
BSS, PV 16,12	1987	0	2	0	0	16000
PARAGAN	2003	0	2	0	0	15000
PARAGAN	2003	0	2	0	0	15000
PARAGAN	2003	0	2	0	0	15000

Zdroj: Velké technické průkazy vozidel společnosti (vlastní úprava)

Vozidla kategorie O3 ve společnosti ABC s r.o.

Vozidlo	Rok výroby	počet sedadel	počet náprav	Obsah	Výkon	Hmotnost
G.T.S	2002	0	1	0	0	9500
SCHMITZ	1996	0	1	0	0	18000
G.T.S	2002	0	1	0	0	9500

Zdroj: Velké technické průkazy vozidel společnosti (vlastní úprava)

Vozidla kategorie O4 ve společnosti ABC s r.o.

Vozidlo	Rok výroby	počet sedadel	počet náprav	Obsah	Výkon	Hmotnost
SAMRO ST 39 WG	2006	0	3	0	0	35000
SAMRO ST 39 WG	2006	0	3	0	0	35000
PANAV PV 18	1998	0	2	0	0	18000
PANAV PV 18	1998	0	2	0	0	18000
SAMRO ST 39 WG	2006	0	3	0	0	35000
SCHWARMULLER	2007	0	3	0	0	35000
BSS, PV 20,15	1990	0	2	0	0	20000
MAGYAR, 80 A	2002	0	3	0	0	34500
SAMRO ST 39 WG	2006	0	3	0	0	35000
SCHWARMULLER	2007	0	3	0	0	35000
MAGYAR, 80 A	2002	0	3	0	0	34500
PANAV, PV 18 /	2000	0	2	0	0	18000
PANAV, PV 18 /	2000	0	2	0	0	18000
Krone SD	2011	0	3	0	0	36000

SAMRO ST 39 WG	2006	0	3	0	0	35000
Krone SD	2010	0	3	0	0	36000
C.I.R.	2010	0	3	0	0	36000
SAMRO ST 39 WG	2006	0	3	0	0	35000
Krone SD	2011	0	3	0	0	36000
Krone SD	2011	0	3	0	0	36000
Langfeld LTA 18L	2007	0	2	0	0	18000
Menci SA105	2011	0	3	0	0	36000
Menci SA105	2011	0	3	0	0	36000
Langfeld LTA 18L	2007	0	2	0	0	18000
Milcom Servis	2005	0	3	0	0	24000
Krone SD EL4-S	2011	0	3	0	0	36000
Krone SD valníkový	2012	0	3	0	0	36000
Krone SD EL4-S	2011	0	3	0	0	36000
Krone SD	2012	0	3	0	0	36000
Krone SD EL4-S	2012	0	3	0	0	36000
Krone SD	2012	0	3	0	0	36000
Krone SD	2012	0	3	0	0	36000
Menci SA105	2012	0	3	0	0	36000
Krone SD	2012	0	3	0	0	36000
Krone SD	2010	0	3	0	0	36000
Schmitz Cargobull	2010	0	3	0	0	35000
Langfeld LTA 18L	2007	0	2	0	0	18000
Krone AZ	2013	0	2	0	0	18000
GRAPAR TL7S	2010	0	3	0	0	36000
Krone SD chladiřenský	2013	0	3	0	0	36000
Krone SD	2013	0	3	0	0	36000
Krone SD	2012	0	3	0	0	36000
Krone SD valníkový	2013	0	3	0	0	36000
BSS PV 20,15 LCT	1989	0	2	0	0	20000
Panav PV 18 P	2000	0	2	0	0	18000

Zdroj: Velké technické průkazy vozidel společnosti (vlastní úprava)

I Seznam ostatních vozidel společnosti ABC s r.o. kategorií LE, SP1 a T

Vozidlo kategorie LE ve společnosti ABC s r.o.

Vozidlo	Rok výroby	Obsah	Výkon	Hmotnost
Yamaha Yamaha	2005	125	10	300

Zdroj: Velké technické průkazy vozidel společnosti (vlastní úprava)

Vozidla kategorie SP1 ve společnosti ABC s r.o.

Vozidlo	Rok výroby	Obsah	Výkon	Hmotnost
Komatsu Komatsu	2000	3000	100	2000
Desta DVHM 2522	1994	0	0	4000

Zdroj: Velké technické průkazy vozidel společnosti (vlastní úprava)

Vozidla kategorie T ve společnosti ABC s r.o.

Vozidlo	Rok výroby	Obsah	Výkon	Hmotnost
Zetor 7711	1987	3922	50	5090
JMTD 22 JMTD 22	2000	120	50	200

Zdroj: Velké technické průkazy vozidel společnosti (vlastní úprava)